

目次

エッセイ

西アフリカの未来..... 谷口 栄一 1

特集／道路と物流

国際物流基幹ネットワーク（仮称）の構築
～効率で環境にやさしい国際・国内物流の実現～ 皆川 武士 4

地球温暖化防止のための道路政策会議
中間とりまとめについて 島本 和仁 23

“集い” “ふれあい” “広がる”
「道の日」2005 20th Anniversary 道路局総務課 36
1日だけの臨時開業「道の駅 品川宿」ー実施報告ー

平成17年度 「道路ふれあい月間」行事報告について 道路局道路
交通管理課 40

平成17年度 「道路ふれあい月間」地方行事報告について（東日本編） 42

訴訟事例紹介

北海道・岩内町における地盤沈下被害原因裁定申請事件 岡崎 之彦 49

とんびの広場 兵庫の道づくり（兵庫県） 船谷 裕司 53

きんさい石見路ツーデーウォーク（島根県） 吉村 勉 55

連載／社会実験 オープンカフェ等地域主体の道活用に
関する社会実験 ～道の駅といっしょに賑わうのう～ 丸山 勉 57

時・時・時 63

国際物流基幹ネットワーク（仮称）の構築

効率で環境にやさしい国際・国内物流の実現

道路局企画課道路経済調査室課長補佐 皆川 武士

一 物流施策をとりまく情勢

物流施策は、これまでも総合物流施策大綱（平成九年閣議決定）、新総合物流施策大綱（平成一三年閣議決定）において政府一体の取組みを推進してきたが、昨今行政のあらゆる分野で国際競争力の強化及び環境問題への対応が重要視される中、これまでも増して重要な政策テーマとなってきた。特に、今年は大綱の四年ぶりの改定の年となっており、平成一六年一月から開催された学識経験者等からなる物流施策懇談会で見直しに向けての議論がなされ、平成一七年中の改定を目指しているところである。また国土交通省でも平成一七年二月に国際物流施策推進本部を設置し、物流施策の特に国際物流に関する施策の推進

に向けた取組みが見られたところである。

二 今後取り組みたいとされている具体的施策（来年度重点施策を中心に）

国土交通省では、先ほど述べたように、我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現し、活力ある日本を築いていくために、物流施策の総合的・一体的・戦略的な推進を図る必要があるとの認識の下、平成一七年二月に事務次官を本部長とし、道路局長を含む関係局長全員をメンバーとする「国際物流施策推進本部」を設置し、荷主企業や物流事業者等の意見も聞きながら国際物流の新たな施策展開の方向性について検討を進めることとなった。四月には「今後の国際物流施策の課題」として中間的とりまとめを発表し、七

月一九日には、「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策の展開」として、これらの課題に対応する具体的な施策パッケージをとりまとめたところである（表1）。

さらに、八月一二日に国土交通省総合政策局及び道路局からそれぞれ公表された、「国土交通省重点施策」及び「道路局重点施策」においても、国際物流施策推進本部がとりまとめた施策を中心に、今後取り組みべき主要施策として掲げられており（図1）、これら施策は、道路局のみならず国土交通省を挙げて取り組むべき課題とされている。ここでは、重点施策として掲げられた施策を中心に触れてみることにする。

表1 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策の展開
 (平成17年7月19日 国土交通省国際物流施策推進本部・道路局関連部分のみ抜粋)

「今後の国際物流施策の課題」	担当局	「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策	実施スケジュール
3 国内外の物流ネットワークの整備			
<p>① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築</p> <p>(主要港湾・空港へのアクセス道路、大型車の通行可能道路の拡大と情報提供)</p> <p>フル積載国際海上背高コンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾・空港と物流拠点を積替え無しでドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、これらの道路ネットワークを補完する道路における走行条件については、これまで以上に分かりやすく情報提供を行う。</p> <p>具体的には、大都市における環状道路の整備、大型車の通行可能な道路の範囲拡大のための橋梁の補強などを通じて、規格の高い道路を中心とする道路ネットワークにおけるボトルネックを解消するとともに、国際物流戦略の観点から重要な空港・港湾への接続性を改善するほか、物流拠点へのアクセス道路の整備、貨物用駐車施設の整備・機能向上を通じて物流拠点の機能強化を促進する。</p> <p>また、平成15年10月に大型車の総重量規制の緩和、16年2月に車高制限の緩和を実施したが、これらの大型車の通行可能な道路について、ウェブサイト等を活用して分かりやすい情報提供に努める一方、道路構造の想定を超える車両の走行は、橋梁や舗装の寿命を縮める等、道路に甚大な悪影響を与えるため、適切な通行を求める。</p>	<p>道路局 <small>都市・地域整備局</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際標準コンテナが国際物流戦略の観点から重要な港湾等と物流拠点を積替え無しで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築する。 <ul style="list-style-type: none"> - 高速道路や環状道路の整備により不連続区間(ミッシングリンク)を解消する。重さ・高さ指定道路の指定状況の再点検・見直しを実施し、大型車の通行可能な道路ネットワークを明示するとともに、大型車に対応するソフト・ハードの対策を推進し、国際物流のボトルネックを解消する。 - 特殊車両通行許可申請手続きについては、引き続きペーパーレス化、ワンストップサービスを推進するとともに、ウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供を行う。 - 多様で弾力的な料金施策を実施して規格の高い道路の利用を促進し、迅速・効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築を図る。 - ETCを活用したICを増設してIC間隔を縮め、ICへのアクセス道路の整備により、物流拠点と高速道路の結節性を高め、迅速な輸送を可能にする。 - ICから拠点的な空港・港湾等への10分アクセス率について、現在の6割程度から向上を図る。 - 物流拠点や幹線道路で発生する荷待ちのための時間調整や運転手の休憩など貨物自動車の駐車需要に対応するため主にトラックが利用する駐車場の整備を促進する。 ・ 国際物流の端末を担う都市内物流においては、都市内幹線道路の整備や地区物流の効率化等を促進し、都市交通の秩序を図り、より良い街づくりと統合した施策が求められる。 <ul style="list-style-type: none"> - 都市内物流交通を円滑化し、効率的なネットワークを形成するため、都市内幹線道路においてボトルネック踏切の対策を推進する。 	<p>大型車の通行可能な道路ネットワークについては平成17年度中に緊急に解消すべきボトルネック区間を確定</p> <p>平成18年度以降この区間について重点的にボトルネック解消への取組を推進</p> <p>三大都市圏の道路整備については、「国際競争力強化のための施策のロードマップ及び展開の方針」を参照</p> <p>平成16年度よりオンライン申請サービスを開始、平成17年度にウェブサイトの改良を行い、指定道路の情報も分かりやすく提供</p> <p>今後、逐次新規の指定道路を追加更新</p> <p>高速自動車国道の料金については平成16年11月から平成17年4月にかけてETC車を対象とした料金割引を順次実施</p> <p>平成17年度に有料道路における政策的な料金設定の試行及び地域における課題解決型社会実験を実施</p> <p>平成18年度も引き続き実施について検討</p> <p>平成17年7月1日現在27箇所ですA・PAIに接続するスマートICの社会実験を実施中</p> <p>平成17年度に新潟空港・荻田港・四日市港への10分アクセスを達成</p> <p>平成18年度に姫路港への10分アクセスを達成</p> <p>平成19年度までにアクセス率68%を目指す</p> <p>平成17年度より候補地等の調査を実施</p> <p>ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指して推進</p>

「今後の国際物流施策の課題」	担当局	「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的な施策	実施スケジュール
		<ul style="list-style-type: none"> 都市内建築物における荷捌き施設の附置により、都市内物流を改善する。さらに荷捌きのための駐車施設について、地方公共団体が制定する駐車場附置義務条例への位置づけを促進する。これらも含め、地元が主体となったまちづくりと一体的、継続的な取り組みを支援する。 	<p>平成6年に改正した「標準駐車場条例」に基づき、平成16年3月31日現在29自治体の条例において荷捌き駐車施設を位置づけ今後、各自治体の条例において荷捌き駐車場の位置づけを促進</p>
<p>(近隣港湾間の連携強化に資する道路ネットワークの整備) また、近隣港湾間の連携の強化のため、周辺道路や埠頭間の道路ネットワークの整備を進める必要がある。さらに、国際拠点空港と都心部の物流施設との間では、フォワーダーやインテグレーターにより多頻度のトラック輸送が行われているが、輸送の共同化等による効率化を検討する必要がある。</p>	<p>政策統括官 道路局 自動車交通局 港湾局</p>	<ul style="list-style-type: none"> 企業の合理的な輸送経路の選択に対応するため、東京港における臨海道路二期事業、大阪港における夢洲トンネルの整備等近郊の生産拠点・物流拠点のアクセス強化に加え、拠点的な空港・港湾間の最適な選択を可能にする高速道路ネットワークの整備を推進する。 国際拠点空港と都心部の物流施設との間のトラック輸送の効率化に向け、関係者による調査委員会を立ち上げ、輸送の共同化等に関する検討を行う。 	<p>平成17年度より各埠頭の整備時期に併せた整備を実施</p> <p>平成17年度に調査委員会を設置し、検討</p>
<p>② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築</p>			
<p>(港湾と他のモードとの円滑な接続) 加えて、これら港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等の物流拠点とのアクセスを容易にし、貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにする必要がある。特に、鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、貨車やトップリフター(大型荷役機械)の整備、輸送スペースの最大活用のための鉄道貨物情報システム等の整備、大型高規格鉄道コンテナの導入の促進等を進めるほか、港湾ターミナルと貨物鉄道ターミナル間の構持及び積替えを円滑に行うため、例えば、アクセス道路やデポ機能の整備等について検討することが必要である。また、車両の老朽化等による輸送障害の発生を抑制し、荷主企業の信頼を確保するため、機関車、貨車等の更新投資を積極的に進める必要がある。さらに、12フィート鉄道コンテナ(51)3個をラックコンテナでひとつまとめて4フィート海上コンテナ扱いをすることにより海陸の国際複合一貫輸送を行うなど、新しい輸送システム作りを今後とも推進する必要がある。</p>	<p>鉄道局 総合政策局 道路局 等</p>	<p>(1)主要幹線区間の貨物鉄道輸送力増強</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線物流の大動脈である山陽線等において、コンテナ貨車の長編成化への対応等の輸送力増強を図る。 時速130kmで走行可能なグリーンエクスプレス(新型交流高速貨物電車)の導入により、高速輸送による輸送力増強を図る。 <p>(2)機関車・貨車の更新の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高性能機関車・貨車や省エネ効果を持つ機関車への取替に対する支援等により、老朽化した機関車・貨車の更新を促進する。 <p>(3)輸送サービスの質的向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際海上コンテナの鉄道輸送が可能となる大型荷役機械の整備やITを活用した列車予約システムの改善により輸送力の有効活用を図る。 <p>(4)アクセス道路やデポ機能の整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港・港湾、駅等の拠点及び高速道路等並びにこれらを相互に接続するアクセス道路を整備するとともに、ミッシングリンクの解消など道路ネットワークの整備を推進する。 港湾と貨物鉄道ターミナル間の構持及び積替えの円滑化に資するデポ施設(コンテナ貨物一時置き、積卸し施設)整備を促進する。 <p>(5)大型高規格鉄道コンテナの導入の促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーン物流パートナーシップ会議を通じて先進的モデル事業の支援や事業普及の支援を図る。また、通運事業者団体による大型高規格鉄道コンテナの普及事業やシームレスな国際複合一貫輸送等の取組を推進する。 	<p>山陽線については平成14年度より事業を実施中であり、平成18年度に完成</p> <p>平成18～20年度に車両を開発</p> <p>平成18年度より実施</p> <p>平成17年度中に新しいコンテナ情報システム「ITフレックス&トレース」を全面稼働</p> <p>平成17年度より拠点整備とアクセス道路整備を連携して実施</p> <p>平成18年度より整備を実施</p> <p>平成17年度より実施</p>
<p>4 国際物流におけるロジスティクス機能の強化</p>			
<p>① 国際物流「ロジスティクス・ハブ」の形成</p>			
<p>(港湾流通拠点地区等における施設整備の促進) また、上記の「流通業務総合効率化促進法」に定める港湾流通拠点地区については、民間事業者の流通業務施設の適切な立地・誘導を図るため、コンテナターミナルと背後の当該地区との一体的整備・運用に取り組む必要がある。具体的には、貨物集配施設、流通加工施設等の流通業務施設の整備促進、国際コンテナ貨物の一時置き等のための施設貨物鉄道輸送との円滑な積替えのためのデポ機能の整備、コンテナターミナルと港湾流通拠点地区との連絡道路等、関連する港湾施設の整備推進が必要である。同様に、国際物流を視野に入れたロジスティクスを円滑に実施する観点から、国際空港、主要な高速道路、鉄道駅の周辺についても、同様の拠点地区の導入を検討する必要がある。 その際、民間の物流サービスの高度化を推進するため、これらの流通業務施設の整備や自動ラック、情報処理システム、ICタグ等の導入に対しては、その推進を図るため、支援制度の充実についても検討する必要がある。</p>	<p>総合政策局 道路局 鉄道局 港湾局 航空局</p>	<p>(1)港湾流通拠点地区における施設整備の促進</p> <p>① 高度な物流サービスの提供が可能な流通業務施設の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際コンテナターミナル背後の港湾流通拠点地区において流通加工機能、在庫管理機能、クロスドック機能など高度な物流サービスを提供し、物流における中核的役割を担う共同利用型の特定流通業務施設は、物流効率化や環境負荷の軽減に大きく貢献する施設である。このため、臨港道路、休憩所などの所要のインフラ施設の整備と併せて、これら施設の整備に対する支援を行い港湾流通拠点地区における特定流通業務施設の立地を誘導する。 また、コンテナターミナルと港湾流通拠点地区との一体的な整備・運用を図るため、45フィートコンテナなど特殊コンテナの輸送が可能な連絡道路の整備の促進策を検討する。 	<p>平成18年度より整備を推進</p>

「今後の国際物流施策の課題」	担当局	「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策	実施スケジュール
る。		<p>② 流通の効率化を促進させるための貨物取扱施設等の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナ貨物の輸送効率化を進めるべく港湾間のコンテナ貨物の横もち輸送の迅速化や空コンテナ輸送の効率化を促進するため、スーパー中核港湾以外の荷主や物流事業者からのニーズがある港湾においても、共同デポの整備を促進する。 港湾発着国際コンテナ貨物の港湾と国内各地間の輸送において、定時性の確保の観点、長距離輸送のコスト軽減化の観点などから鉄道を活用するニーズが高まっており、流通の効率化に資する臨港鉄道の貨物積卸しデポ施設(コンテナ貨物積卸し施設、コンテナヤードなど)の整備を促進する。 <p>(2) 国際空港等における施設整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際空港周辺等において行われる民間の国際物流サービスの高度化を推進するための調査や、流通業務施設の整備等に対する支援を行う。 	<p>スーパー中核港湾については平成17年度、それ以外の港湾については平成18年度より整備を促進</p> <p>平成18年度より整備を促進</p> <p>平成17年度より調査に着手、平成18年度より施設整備等への支援を実施</p>
③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善			
<p>(国際拠点空港における利用者利便の向上)</p> <p>我が国の国際拠点空港は、アジアの主要空港に比べて、着陸料、上屋利用料等の空港施設使用料が高く、また、都心部からの距離があり、空港アクセスのための時間とコストの負担が大きくなっている。成田国際空港においては、開港当時からみると著しく航空貨物取扱量が增大しているが、空港敷地の制約もあり、貨物地区が複数に分散して整備されてきた。また、空港内外の貨物取扱施設周辺の道路混雑が問題となっている。</p> <p>国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするためには、需要増加につなげる方向で、施設使用料金等の見直しを図っていく必要がある。また、国においても、税関等の執務時間の延長や臨時開庁手数料の引下げが行われてきたが、引き続き改善要望に応える措置を検討する必要がある。</p>	<p>航空局 道路局 CIQ</p>	<p>(1) 成田国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港周辺の道路ネットワークにおけるボトルネックを解消するため、空港周辺において効果的な混雑緩和対策を行い、国際物流拠点としての機能強化を図る。 空港内貨物地区構内道路の混雑緩和対策として、これまでモーター待機場の整備、貨物地区への従業員通勤車両の乗り入れ規制、交通動線の見直し等対策を実施してきているが、引き続き、関係者と協議を行いつつ、ソフト対策を含め空港内貨物車両の走行円滑化対策を実施していく。 <p>(2) 関西国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 関西国際空港の利便性の向上や効率的な国際物流ネットワークの構築を図る観点から、引き続き、国際路線の充実と努めるとともに、トータルの利用コストの低減方策や連絡橋を含むアクセス改善について検討を進める。 	<p>成田国際空港へのアクセスを強化する国道464号北千葉道路について、平成17年度に新規事業化し、整備を推進中</p> <p>空港南部の物流拠点と高速道路のアクセスを強化する東関東道の新設IC(仮称)酒々井IC及び国道296号と接続する県道富里酒々井線について、平成17年度に新規事業化し、整備を推進中</p> <p>空港西部地域の渋滞解消のため、国道409号富里幅原として、富里IC付近の4車線化事業を推進中</p> <p>芝山千代田交差点付近の渋滞を解消し、空港南部に立地する物流拠点と空港とのアクセスを強化する県道成田松尾線の整備を推進中</p> <p>定期的に関係者と協議の上必要な対策を実施</p> <p>平成17年6月に設置された地元の産学官からなる「国際物流戦略チーム」と連携して検討</p>
6 国際物流に係る環境問題等への対応			
<p>(グリーン物流パートナーシップの推進)</p> <p>国際物流及びこれに接続する国内区間の輸送システムを構築するに当たっては、環境負荷の軽減についても、十分な配慮が必要である。物流を効率化することは、環境負荷の軽減にも資することが多く、経済と環境の両立を目指す必要がある。国土交通省としては、経済産業省、日本経団連、物流連、日本ロジスティクスシステム協会と連携して、「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立し、荷主企業と物流企業のパートナーシップの下に、モーダルシフト、3PLの拡大、物流拠点の効率化、低公害車の導入、エコドライブ等を推進し、環境負荷の小さい物流体系の構築を目指すこととしている。国際物流に関連する国内物流分野においても、新技術の活</p>	<p>政策統括官 各局</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年4月26日に第1回グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、事業調整・評価WG、CO2排出量算定WG、広報企画WGの3つのワーキンググループを立ち上げた。 今後、これらワーキンググループを活用し、フィージビリティの高い事業の中からパートナーシップ会議の中で推進すべきモデル事業を選定し補助金による支援を行うほか、CO2削減量の簡易計算マニュアルの策定、優良事例の選出・PR等を行っていくこととする。さらに、CO2排出削減に向けた取組みの全国的な普及を図るため、地方ブロックごとに地方版グリーン物流パートナーシップ会議を設置し、普及事業の発掘、調査等を進めることとする。 	<p>平成17年度に発定したパートナーシップ会議を活用して事業を推進</p> <p>平成18年度に事業を拡充</p>

「今後の国際物流施策の課題」	担当局	「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策	実施スケジュール
<p>用や裾野を広げた先進的取り組みを行うケースにあつては、補助金による支援を行うとともに、CO2削減量の簡易計算マニュアルの普及、優良事例のPRに取り組むこととする。</p>			
<p>(国際的な環境問題への対応)</p> <p>京都議定書は、国内におけるCO2削減を対象としているが、地球環境の保護の見地からは、国際物流分野についてもCO2削減に努めるとともに、海洋汚染の防止、有害廃棄物の越境移動の防止といった環境問題についても適切な対応が必要である。</p> <p>また、鉄くず、廃プラスチック等の循環資源活用のための静脈物流が注目されており、我が国においても、北九州の警備地区を始め、港湾背後にリサイクル施設が集積したリサイクルポートが整備されつつある。今後、アジア域内においても、循環資源の国際輸送が増加することが予想されるが、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を進めるとともに、リサイクルポート等において国際静脈物流に対応した機能の充実を図る必要がある。</p>	各局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流拠点や幹線道路で発生する荷待ちのための時間調整や運転手の休憩など貨物自動車の駐車需要に対応するため、主にトラックが利用する駐車場の整備を促進する。 ・ 資源の循環利用を図るため、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を推進するとともに、民間事業者等が行う積替・保管施設等の施設整備を支援する。 ・ 循環資源を輸出するための外貨ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源の情報共有化等、国際静脈物流システムについて検討する。 ・ 船舶運航に起因する環境汚染の防止を確実にするためのバラスト水管理条約、船舶有害防汚方法規則条約の発効を目指す。また、シップリサイクル(船舶のスクラップ及びリユース)に係わる諸問題の解決のため、IMOにおける国際的枠組みづくりの取り組みを推進する。 ・ IMO加盟国監査の受入を契機として、我が国における船舶検査等執行部門においてISO9001に準拠した厳格な品質管理システムを導入し検査等業務の品質高度化を図ることで、老齢船等による海難事故を防止する。 	<p>平成17年度より候補地等の調査を実施</p> <p>平成14・15年度に総合静脈物流拠点港を指定、平成16年度に財政投融資による財政支援を実施 平成17年度より補助制度(その他施設費)を導入</p> <p>平成17年度より情報共有化の検討を開始</p> <p>バラスト水管理規制条約については平成21年の条約発効を目指し、国際的な指針の早期作成に向けた具体的提案をするとともに、平成19年度までに国内での処理装置の認証体制の整備について調査 船舶有害防汚方法規則条約の発効及びシップリサイクルについてはIMOの会議の場などを通じて推進</p> <p>平成18年度より新システムの運用が可能となるよう準備</p>

※実施スケジュール欄中、平成18年度以降の施策については、予算措置の検討を経て実施するものを含む。

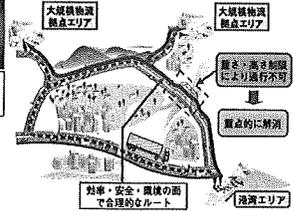
国際物流基幹ネットワーク（仮称）の構築

～効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現～

◇ 国際標準コンテナ車の通行可能道路の拡大

（スーパー中枢港湾に係るボトルネックを概ね5年以内に解消）

◇ ハード・ソフト一体となった市街地流入や駐車の問題の削減



背景・課題

<背景>

○国際物流に対応した道路ネットワークの不足

・東アジア等との国際競争や企業の海外流出に対する懸念

○都市内における貨物車の環境負荷が大きい。

・高速道路を利用しない貨物車や生活圏内で移動する貨物車の積載効率が悪い。

（貨物車の空荷率）

高速道路利用率なし：約60% ⇔ 高速道路利用率あり：約35%

生活圏内の移動：約67% ⇔ 生活圏間の移動：約57%

・貨物車の市街地流入・駐車の問題が解消しない。

<課題>

○国際物流に対応した道路が明示されていない。

○貨物車大型化に対し橋梁等のボトルネックが存在。

・橋梁の強度不足等により重要ルートにおける国際標準コンテナ車のボトルネック：約50箇所

○ハード・ソフト一体となった都市内物流対策が必要。

例) 駐車場（ハード）の確保と運用体制（ソフト）の確立 等

施策のポイント・効果

① 主要な港湾等と主要物流拠点間を国際標準コンテナ車が積み替えなく輸送できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク（仮称））の構築・明示

国際物流戦略、周辺市街地での環境・安全への影響の両面から、重さ・高さ指定道路の範囲見直し

指定状況の見直し
国際物流対応の道路を明示

17年度中にボトルネック対策箇所を確定

18年度以降、対策実施。
特に、スーパー中枢港湾に係るボトルネックは概ね5年以内に解消を目指す。

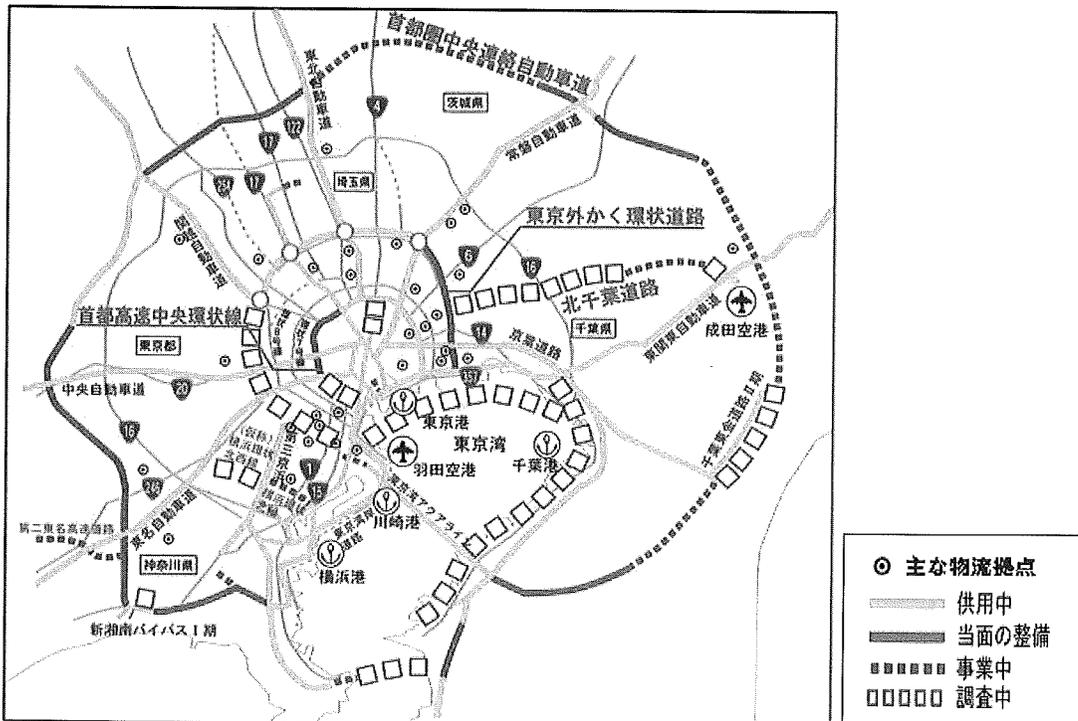
② 道路の有効活用による物流効率化・環境負荷低減

- ・料金施策やスマートIC設置による規格の高い道路の活用促進。
- ・公共工事（直轄工事）におけるCO2の削減対策として、グリーン調達や総合評価における輸送方法の工夫促進。
- ・物流拠点周辺の駐車需要を吸収する貨物用駐車場の整備促進。

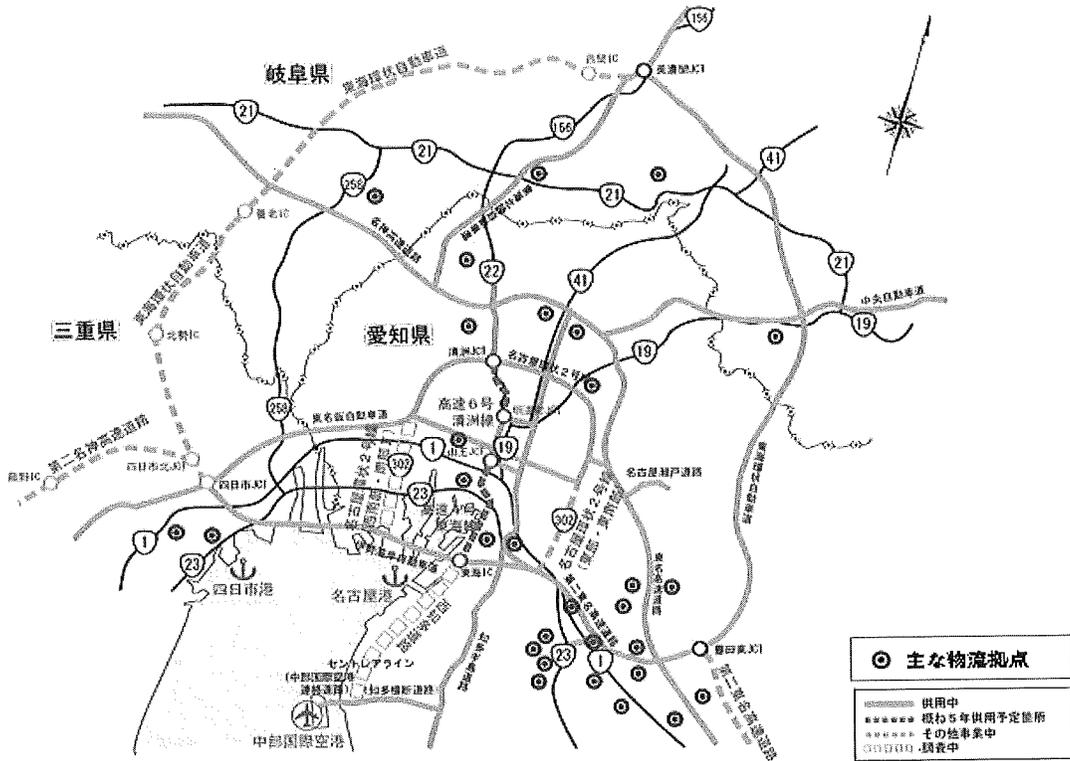
③ ハード・ソフト一体となった市街地流入や駐車の問題の削減

- ・物流事業者・荷主の連携による、共同輸送等の物流効率化の促進
- ・物流事業者、警察等と連携して設置する協議会の活動支援・促進

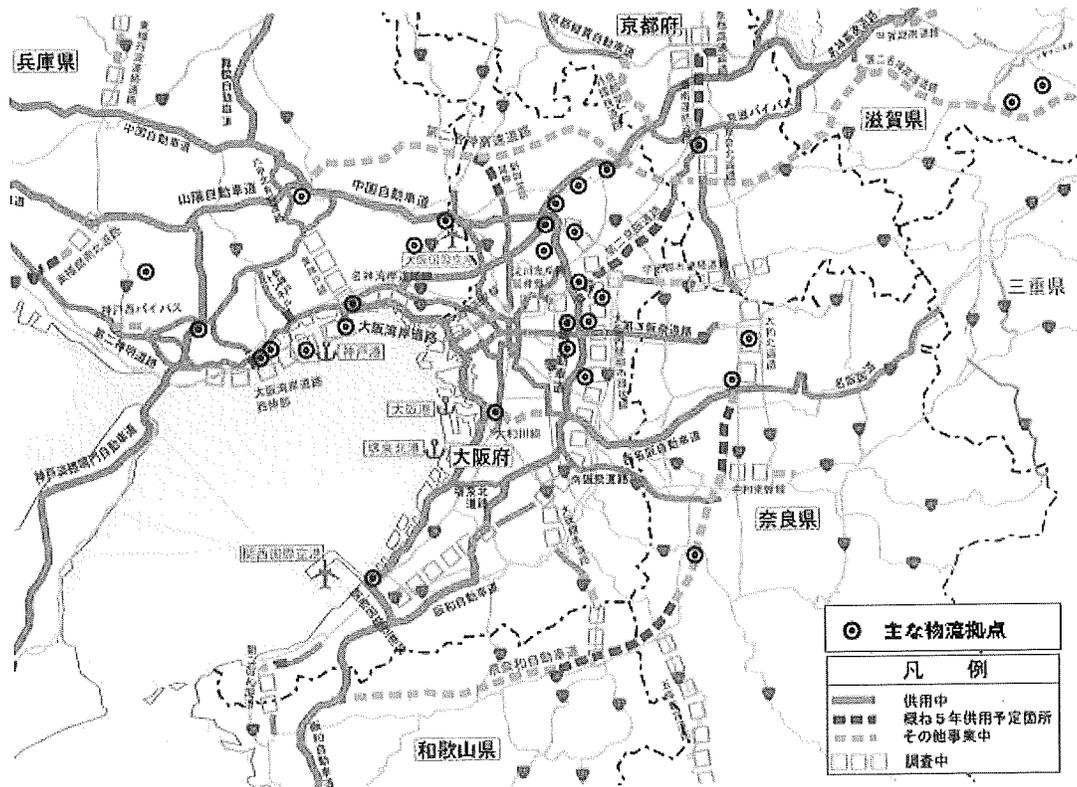
図 1



<参考> 関東地方における物流拠点と道路網の展開



〈参考〉中部地方における物流拠点と道路網の展開



〈参考〉近畿地方における物流拠点と道路網の展開

1 国際物流基幹ネットワーク（仮称）の構築

国際競争力強化の観点から、輸出入にかかる物流ネットワークの整備は極めて重要であるが、近年海上コンテナの大型化が進んでおり、四〇フィートコンテナ、その中でも背高コンテナが増加する傾向にある。これは、ISOにより規格化されており（表2）、東京港におけるサイズ別コンテナ取扱個数の推移をみると、年々コンテナ取

表2 ISO規格海上コンテナの容積と積載重量

規格	サイズ (高さ×幅×長さ)	純積載 容積(m ³)	最大総 質量(kg)	最大積載 質量(kg)
20ft	8'6"×8'×20'	86	24,000	22,210
40ft	8'6"×8'×40'	67	30,480	27,610
40ft背高	9'6"×8'×40'	76	30,480	27,480
45ft	9'6"×8'×45'	85.6	30,480	26,530

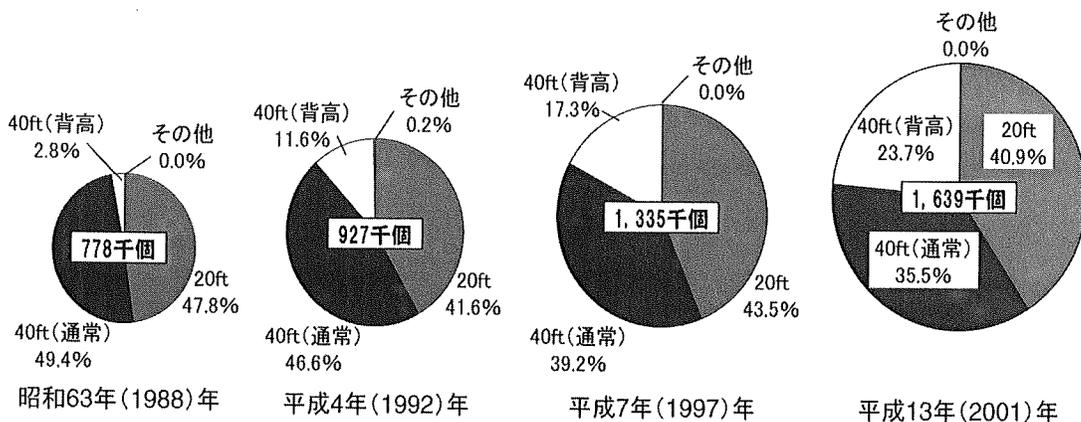


図2 東京港サイズ別コンテナ取扱個数の推移 (輸出入計)

取扱個数自体が増加している中で、一九八八年にはわずかに二・八%を占めるに過ぎなかった四〇フィート背高コンテナのシェアが、二〇〇一年には約四分の一を占めるまでに増加している(図2)。

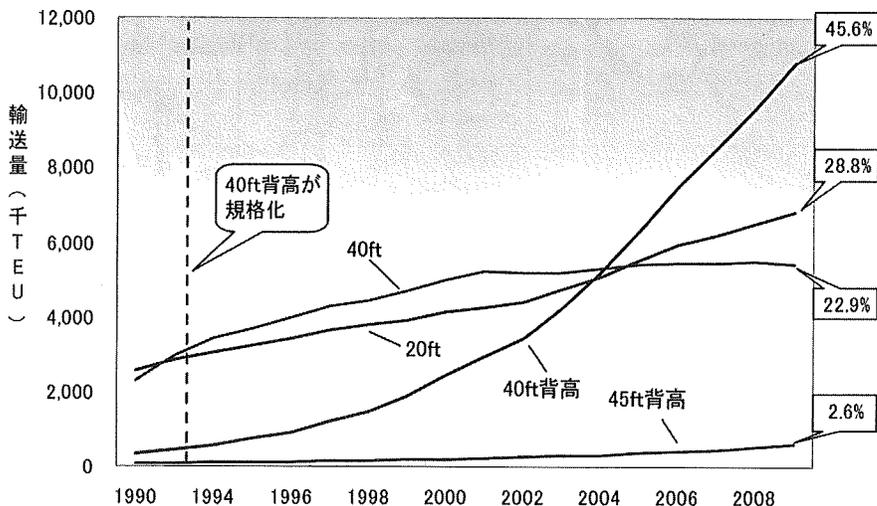


図3 国際海上コンテナの全世界保有量の推移 (TEU換算、ドライコンテナのみ)

全世界保有量の推移を見ても、四〇フィート背高コンテナのシェアは近年急激に上昇し、二〇〇四年では全体の約三分の一を占めるまでになってお

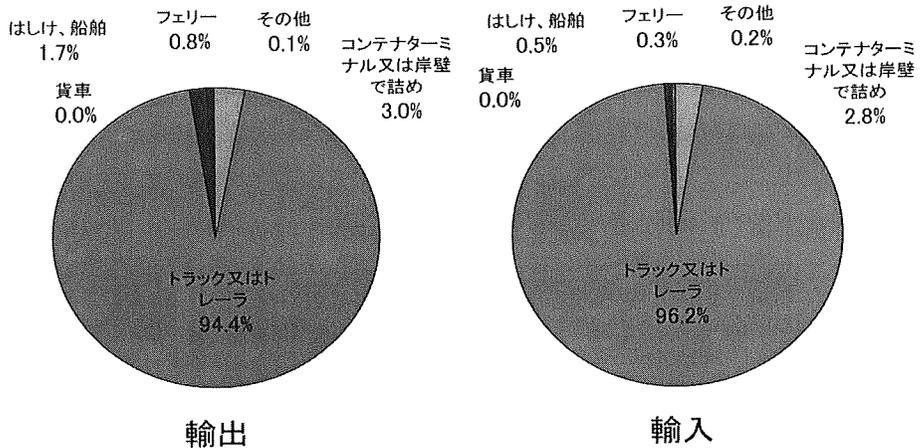


図4 国際海上コンテナの主な国内輸送手段

り、今後もこの伸びが続くものと考えられている(図3)。また、この国際海上コンテナの主な国内輸送手段は、九五%程度がトラック又はトレーラ

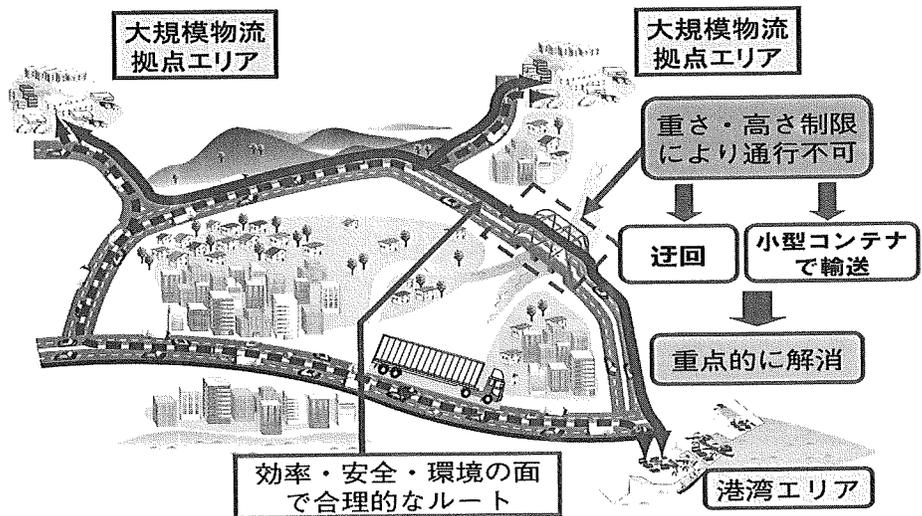


図5 国際物流基幹ネットワーク(仮称)イメージ

によるものとされており、自動車輸送に負うところが非常に大きくなってきている(図4)。

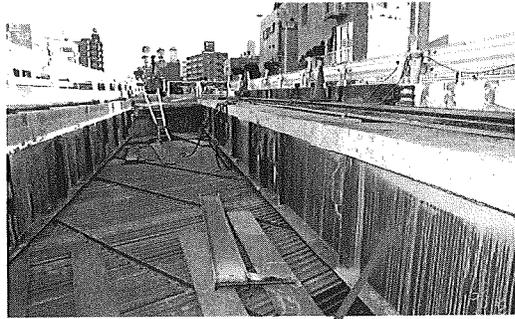
国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築は、道路ネットワークを国際物流戦略の観点から見直すものであり、具体的には、フル積載国際海上背高コンテナ車(高さ四・一m・重さ四四七)が重要な港湾と物流拠点を結ぶルートを積み替えなく通行できる道路ネットワークを構築するため、当該ルートにおけるボトルネック区間について重点的に解消していくものである(図5)。また、これらの対策により構築される道路ネットワークについては今後分かりやすい情報提供に努めるものとし、具体的にはウェブサイトの改良を行い、指定道路の情報もわかりやすく提供することとしている(図6)。

平成一七年度中に、対象となるボトルネック区間を選定することとしているが、区間の選定に当たっては、本省及び各地方整備局が密接に連携し、さらに物流事業者等のヒアリングなどを踏まえて行うこととしている。平成一八年度以降に当該ボトルネック区間を重点的に解消していくこととなるが、特にスーパー中樞港湾(京浜港、伊勢湾(名古屋港、四日市港)、阪神港(大阪港、神戸港))に係るボトルネックについては、概ね五年以内の解消を目指すこととしている。

ボトルネックの原因としては、図5にもあると



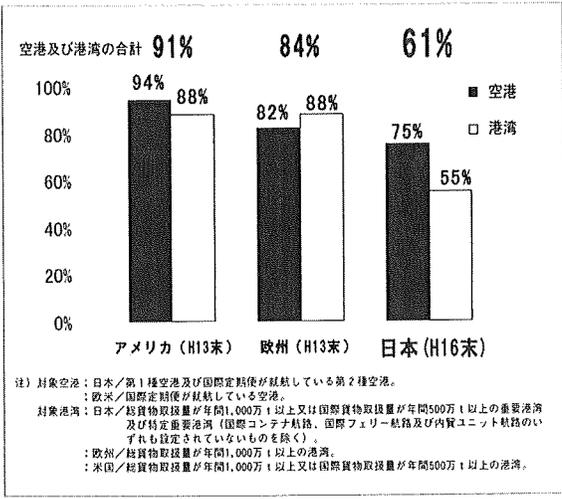
桁の掛替前



桁の掛替後

桁のウェブ高を上げている

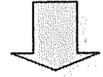
写真1 日丘橋の桁掛施工前後



出典:国土交通省資料

図8 空港・港湾アクセス率の国際比較

欧米の8、9割に比して拠点的な空港・港湾に対するIC等からの10分アクセス率は61%にとどまる。



- ・平成19年度に68%に向上させることを目標として整備。
- ・長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指す。

さらには、空港・港湾周辺の状況によっては自動車専用道路等の規格の高いアクセス道路の整備が十分でないなど、短期間での一〇分アクセス率の達成が困難な箇所もあるため、一〇分アクセスの向上のみにこだわらず、このような箇所についても信号制御の調整等のソフト施策を含めて必

とされている。また、社会資本整備重点計画では、平成一九年度に六八%まで向上させることを目標とすることが掲げられており、引き続き道路の拡幅や交差点改良などの必要な対策を実施していくこととともに、長期的には国際競争力の確保に必要な水準(約九〇%)を目指すこととしている。

これまで平成九年度のアクセス率約三〇%と比較して著しく改善してきており、一定の成果はあったと考えているが(図9)、これまで平成九年度のアクセス率約三〇%と比較して著しく改善してきており、一定の成果はあったと考えているが(図9)、社会資本整備重点計画では、平成一九年度に六八%まで向上させることを目標とすることが掲げられており、引き続き道路の拡幅や交差点改良などの必要な対策を実施していくこととともに、長期的には国際競争力の確保に必要な水準(約九〇%)を目指すこととしている。

2 IC等からの拠点的な空港・港湾への一〇分アクセス率の向上等

空港・港湾へのアクセス道路は、物流・人流の拠点である空港及び港湾と高速道路等の道路ネットワークを結ぶ極めて重要なルートであるが、これら空港・港湾に対するIC等からの一〇分アクセス率を諸外国と比較すると欧米の八、九割に比して、日本は六一%にとどまっている(図8)。

これまで平成九年度のアクセス率約三〇%と比較して著しく改善してきており、一定の成果はあったと考えているが(図9)、社会資本整備重点計画では、平成一九年度に六八%まで向上させることを目標とすることが掲げられており、引き続き道路の拡幅や交差点改良などの必要な対策を実施していくこととともに、長期的には国際競争力の確保に必要な水準(約九〇%)を目指すこととしている。

要な施策を講じることにより、空港・港湾アクセスの着実な向上を推進していくこととしている。

四日市港の例では、伊勢湾岸自動車道みえ川越ICからのアクセスルートは、物流車両と一般交通が輻輳し、四日市港を中心とする激しい渋滞を引き起こしていたが、東名阪自動車道四日市東ICから四日市港へ向かう主要地方道上海老茂福線を四車線化することにより、一〇分以内のアクセ

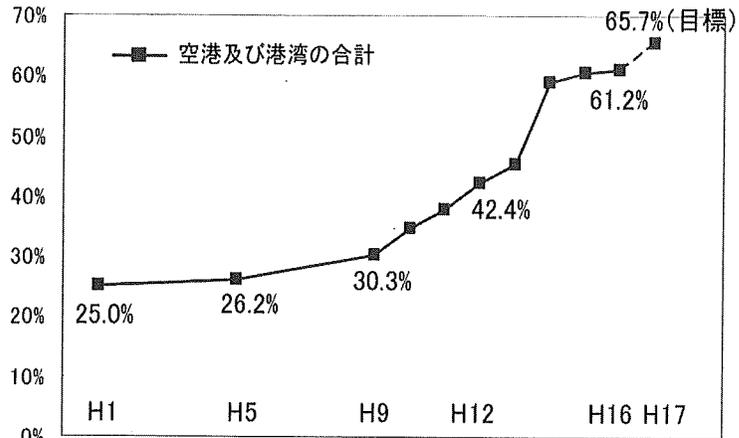


図9 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（全国）の推移

スを可能にすることとしている（平成一七年度供用予定）。また、交通流の分散により現行ルートの混雑も緩和され、走行速度が向上し円滑な交通が可能となるものと期待される（写真2）。

大分港の例では、アクセスルートにおける交差点（国道二一〇号権迫入口交差点）においてピーク時の通過に約五分を要し、東九州自動車道大分ICから大分港へのアクセス道路の機能を阻害する要因となっていた。このため、警察等の関係機関との連携により右折用矢印信号を設置したこと等によって、右折待ち渋滞の本線への影響が減少し渋滞が緩和され、平均旅行速度も一三・〇km/hから三一・三km/hへと向上し、アクセス性を



図10 大分港アクセス改善事例

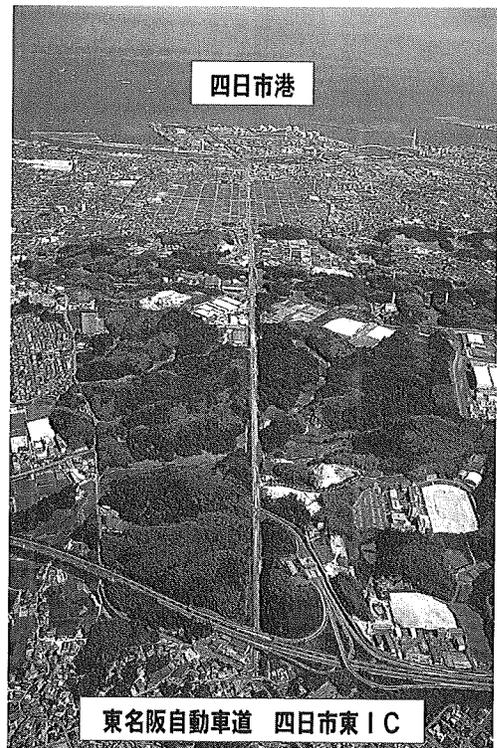


写真2 四日市港アクセス道路全景

向上させることができた(図10)。

3 道路の有効活用による物流効率化・環境負荷低減

物流ネットワークの整備に当たっては、空港・港湾と物流拠点のアクセスの向上の観点から、高速道路等と物流拠点の結節性についても高めていく必要がある。これには、ICの増設としてスマートIC(ETC専用IC)を設置も有効な施策として挙げられる(図11)。日本では設置によるコスト(料金徴収の person 費、建設費)が高くなるため、ICの間隔が、高速道路が無料の諸外国に比べて長くなっているが、スマートICはETC専用のため料金収受員が削減可能で、かつ、ダイヤモンド型の簡易な構造となるため、設置のためのコストはトランペット型などの立体交差を有するICに比べて約3割の削減が可能であると考えられている。今年度は社会実験の拡充を図ることとしており、平成一七年九月一日現在、全国二四カ所でサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)に接続するスマートICの社会実験を実施中である。主な事例としては、常磐自動車道の友部SAに設置したスマートICがあり、これにより周辺地域の製造企業・物流企業への利便性向上や総合物流拠点の形成・地域活性化が図られるものと期待されている(図12)。

【背景】

○平均IC間隔:日本約10km

⇨ 高速無料の諸国4~5km

原因:①料金徴収が必要、

②建設費が多額(料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要)

○高速が通過する783市町村のうち、約1/3にあたる270市町村はICなし

○高速の有効活用、地域の活力の向上には追加ICの整備が有効

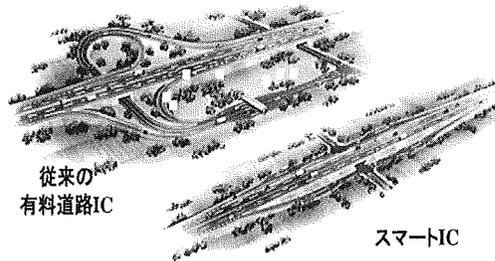
【効果】

人、ものの移動の円滑化

→ 地域の生活の充実・経済の活性化

- ・ 出入交通量の分散による交通混雑の改善
- ・ 交通の一般道から高速への転換による交通安全、沿道環境の改善
- ・ 集客施設・運送関連施設等との連携強化
- ・ 救急医療施設へのアクセス性の向上による医療サービス水準の向上 etc

【スマートIC】料金徴収のための集約が不要。料金収受の person 費が不要。



【H16年度~】

SA・PAに接続するスマートICの社会実験
→全国24箇所の実験実施中(H17.9.1現在)

【H17年度】

社会実験の拡充

→SA・PA型実験の拡充等

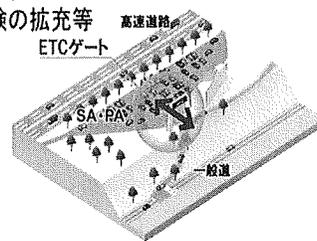


図11 SA・PAに接続するスマートICの社会実験

実施期間:

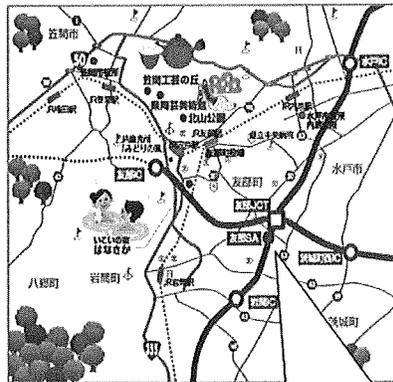
平成17年7月1日から9月25日

運用形態:フルアクセス(上下線とも入口・出口として利用可能)

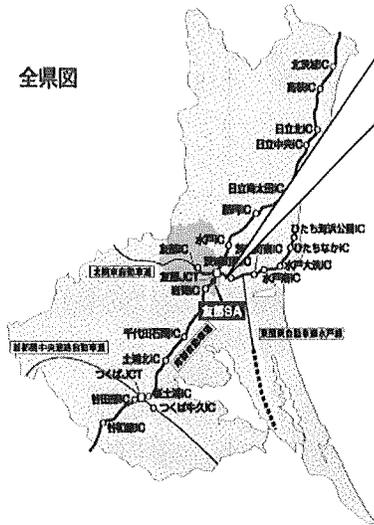
対象車種:ETC搭載の全車種

利用時間:6時から22時(16時間)

県内位置図



全県図



友部スマートIC拡大図

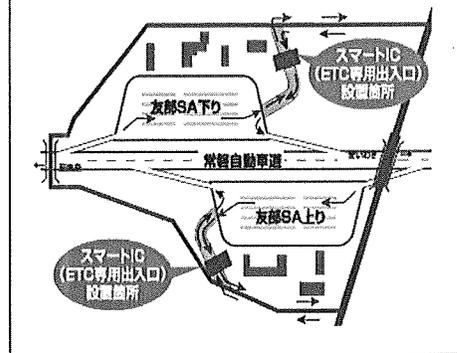


図12 常磐自動車道友部SAで実施されたスマートIC社会実験

なお、今後はこれら社会実験の結果を踏まえつつ、スマートICの本格導入を推進することとしている。

さらに、高速道路の有効活用を通じて、物流活動が引き起こす地域の交通混雑や沿道環境悪化などの課題解決を図るため、引き続き多様で弾力的な料金施策を実施することとしている。具体的には、高速自動車国道の時間帯割引（早朝夜間割引等）やマイレージ割引等、首都高速道路夜間割引社会実験（平成一七年九月三〇日まで）、一般国道と並行する高速道路の料金割引社会実験などが挙げられるところである（図13）。

社会実験に関しては、平成一七年九月一日現在、全国八カ所で実施中である。

4 物流拠点の機能向上

これまで主に物流ネットワークの構築について述べてきたが、ここでは物流拠点周辺等における貨物車駐車対策について述べることにする。

物流拠点では、毎日多くの大型貨物車が荷物の積み下ろしを行っているが、その際、多くの貨物車は積み下ろしの順番が来るまで時間調整のために待機し、さらに物流拠点へ配送後は、帰る際の荷物の受注を待つため待機することとなる。しかし、物流拠点の駐車容量に余裕がない場合には、物流拠点周辺において時間調整や運転手が休憩な

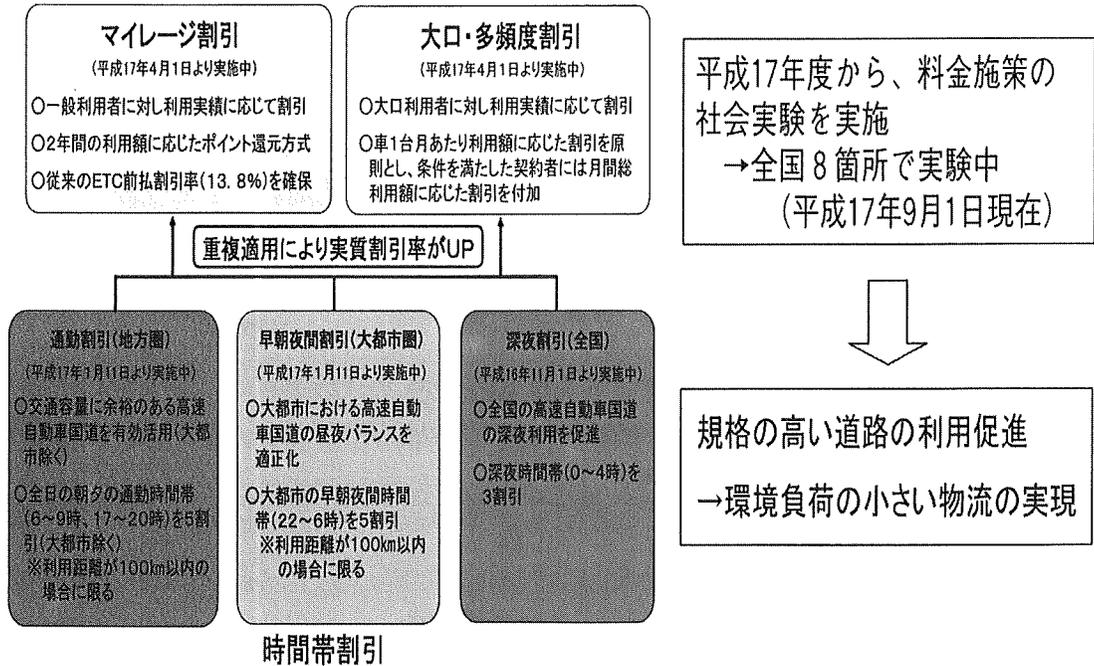


図13 高速自動車国道の料金割引

大規模物流拠点周辺では、物流拠点に入るのを待つ車両で駐車需要が増大し、路上駐車が発生。

貨物車用の駐車場を高架下等を利用して整備し、影響を緩和。

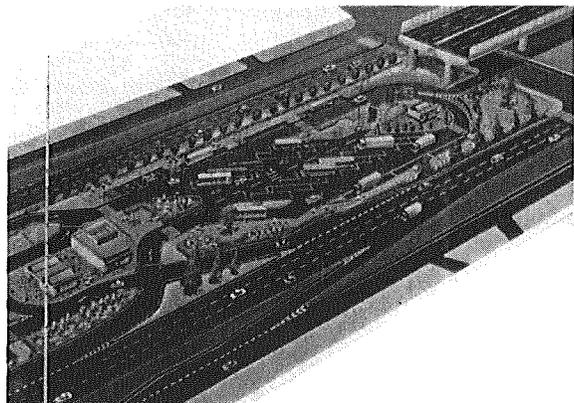
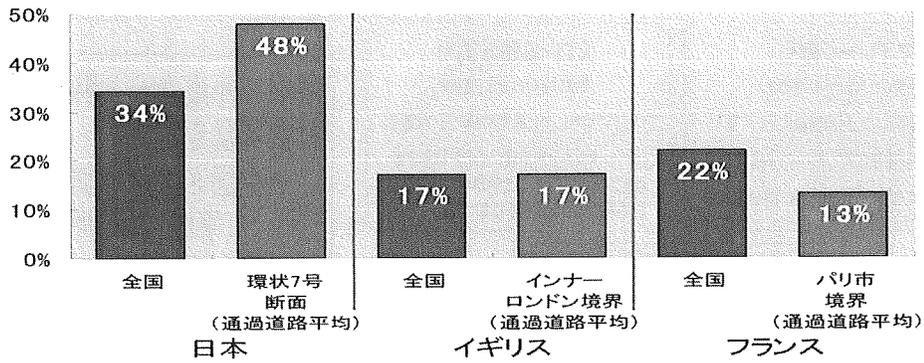


図14 貨物自動車駐車施設の整備イメージ

5 貨物車の市街地流入・荷さばき駐車対策

日本では、東京都心部(環状七号線内側)における貨物車の混入率のほうが全国の混入率よりも

どを行うこととなり、多くの大型貨物車が路上待機せざるを得ない状況となっている。このため、物流拠点周辺の騒音、排気ガスなどが問題となっており、貨物自動車の駐車需要を把握するため、貨物車用の駐車場整備に向けた候補地等の調査を開始しているところである(図14)。



注1) 全国の混入率は全車種走行台キロに対する貨物車走行台キロの割合。
都市圏の混入率は全車種断面通過台数に対する貨物車の台数の割合。

注2) 環状七号、インナーロンドン半径約10km、パリ境界は半径約7km。
出典)

日本：道路交通センサス一般交通量調査 1994

イギリス：Transport Statistics Great Britain 2001、Cordon and Screenline 調査 1996

フランス：Les Transports en 2001、Statistiques De Trafic Sur Le Reseau Sirius En 1998

図15 貨物自動車の混入率の国際比較

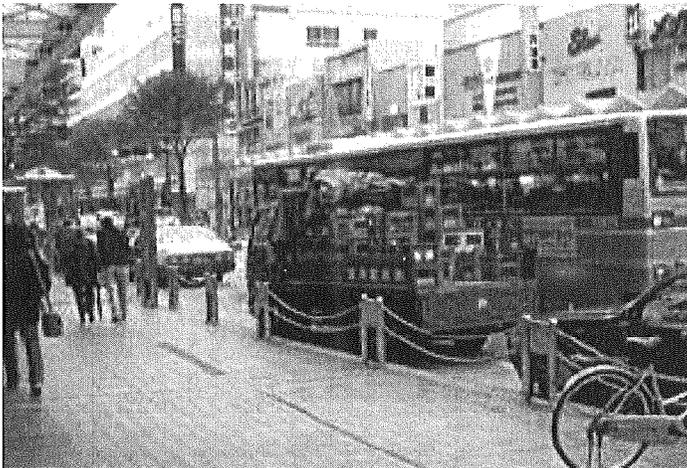
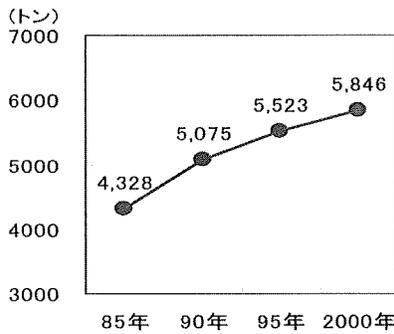


写真3 バス停付近で荷捌きをする貨物車



写真4 繁華街への貨物車の流入

■ 1事業所当たりの年間出荷量



■ 出荷1件当たりの貨物量

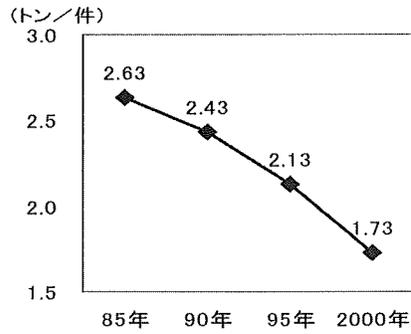


図16 1事業所当たりの年間出荷量の増加と小口化の進展

東京都の環状七号線内側では、土曜日の22時から日曜日の朝7時まで大型車の走行が禁止されている。環状七号線と交差する道路には規制標識が立てられており、また、首都高速道路の出口にも規制標識が立てられている。域内に流入する場合は、許可証が必要となっている。

図：週末の大型車通行規制範囲

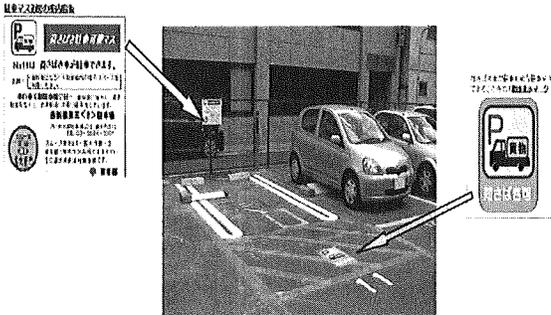
図：通行禁止の標識



図17 大型車走行規制の例（東京）



【荷さばき駐車帯の例】



【コインパーキングを活用した荷さばきスペースの例】

出典：東京都資料

ハード対策

- 路上荷捌き駐車帯の整備
- 荷捌き駐車場の整備

ソフト対策

- 効果的な車線運用

(路上駐車が激しい箇所において車線を狭める等の工夫を施す。)

- 違法駐車取締りや積極的な広報啓発活動
- 官民連携した協議会の設置

図18 ハード・ソフト施策が一對となった荷捌き駐車対策

高いのに対し、ロンドンでは同程度、パリでは都心部の貨物車混入率が大幅に小さくなっている(図15)。また、市街地の路上において荷さばきをずる貨物車がいる場合、混雑度が低くても交通が阻害されている場合があるなど、都市内の交通環境を悪化させている(写真3・4)。さらに、一事業者当たりの年間出荷量が増加する一方で、貨物の小口化が進展している状況(図16)をかんがみると、今後適切な貨物車の市街地流入・荷さばき駐車対策を講じていく必要がある(図17・18)。

このため、物流事業者・荷主等が連携して行う共同輸送等の物流効率化策の取組みの支援や、物流事業者、警察等の関係者と連携して設置する協議会の活動支援等の必要な施策を検討していくこととしている。

6 物流関連データの整備

今後も道路行政における物流施策の重要性が高まっていくと考えられるが、より適切な施策を打ち出していくためには関係データの整備が必要である。具体的には、アメリカで行われているFAF (Freight Analysis Framework) のようなものが挙げられる(図19)。これは、貨物のトンキロベースでどのように物資が動いているかを把握するものであり、これにより、道路上の貨物流動状況を把握することで、道路の重要性を自動車交

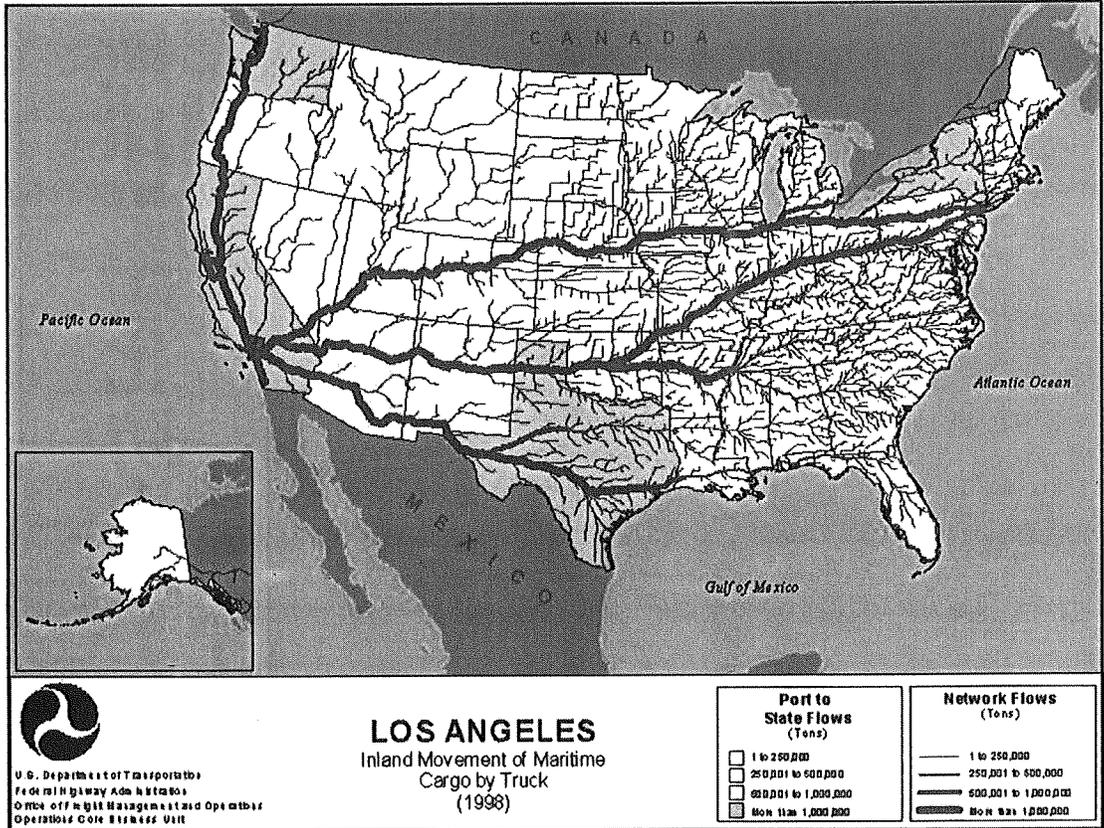


図19 米国における貨物自動車交通の把握状況（ロサンゼルス港を発着地とするトラック流動の例）

通量等の量的な面からではなく、質的な面からの評価も可能となり、道路行政の効率性の観点からその意味は大きい。アメリカにおいても、道路上の貨物流動状況によって道路整備等のプライオリティを評価する取組みが行われており、我が国でも道路の機能面からの評価可能なデータ整備への需要は高いと考えられる。

また、全国物流純流動調査（物流センサス）を五年ごとに実施しており、今年が実測の年となっている。これは物流の量的な把握を目的としており、出荷単位で物流を把握している一方、国際物流、特に輸入コンテナ貨物の流動状況を十分把握するには至っておらず、今後、これらの的確な把握に向けた検討が必要と考えている。

このような物流関連のデータ収集の充実を図ることにより、よりきめ細かい、そしてより実態に即した物流施策の推進が可能になると考えている。

地球温暖化防止のための道路政策会議

中間とりまとめについて

道路局地方道・環境課道路環境調査室課長補佐 島本 和仁

はじめに

平成一七年四月二八日閣議決定された京都議定書目標達成計画の確実な達成をはじめ、地球温暖化防止のために、道路分野においても二酸化炭素削減に向けた積極的な取組みを実施することが必要です。

このため、道路政策による二酸化炭素の抑制の効果の把握、二酸化炭素の抑制のための道路政策の体系化、それに基づいた道路政策の推進などについて、幅広く総合的に検討することを目的として、「地球温暖化防止のための道路政策会議」（表1）を設置し、四月二六日の第一回会議開催以降、これまで四回にわたり議論されてきたところです。

この度、当会議において、地球温暖化防止に向けた道路政策の基本方針及びその具体的施策の体系に関する「中間とりまとめ」が提言として取りまとめられましたので、その内容について報告します。

一 京都議定書目標達成計画

我が国のCO₂排出量に関し、二〇〇八年～二〇一二年の五年間の平均値を一九九〇年の水準から六%削減させる内容を盛り込んだ京都議定書が平成一七年二月に発効し、その目標の確実な達成を図るため、同四月には、「京都議定書目標達成計画」（以下、「目達計画」とする。）が閣議決定されました。

その中で、エネルギー起源二酸化炭素の各部門

表1 「地球温暖化防止のための道路政策会議」メンバー

◆会議メンバー（五十音順・敬称略）

座長	石田 東生	筑波大学大学院教授
	井手多加子	成蹊大学教授
	岡部 正彦	(社)日本経済団体連合会輸送委員会委員長
	黒部 博史	(社)日本自動車工業会交通委員会委員長
	中村 英樹	名古屋大学大学院助教授
	林山 泰久	東北大学大学院教授
	藤井 聡	東京工業大学大学院助教授
	松田 英三	読売新聞社論説委員
	松波 正壽	(社)日本自動車連盟副会長

の目安としての目標値は、表2のとおりとされています。道路政策に関係する運輸部門の目標値は、二五〇百万t-CO₂とされています。

また、目達計画本文中においては、省CO₂型交通

表2 京都議定書目標達成計画
エネルギー起源二酸化炭素の各部門の目安としての目標

算定結果	基準年 (1990年度)	2002年度実績		2010年度の各部門の 目安としての目標	
	A	B	(B-A)/A	C	(C-A)/A
	百万t-CO ₂	百万t-CO ₂	(部門ごとの 基準年比増減率)	百万t-CO ₂	(部門ごとの 基準年比増減率)
エネルギー起源CO ₂	1,048	1,174		1,056	
産業部門	476	468	(-1.7%)	435	(-8.6%)
民生部門	273	363	(+33.0%)	302	(+10.7%)
(業務その他部門)	144	197	(+36.7%)	165	(+15.0%)
(家庭部門)	129	166	(+28.8%)	137	(+6.0%)
運輸部門	217	261	(+20.4%)	250	(+15.1%)
エネルギー転換部門	82	82	(-0.3%)	69	(-16.1%)

※ 上記の表は、四捨五入の都合上、各欄の合計は一致しない場合がある。

システムのデザイン・円滑な道路交通を実現するシステムの構築とし、「交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からの二酸化炭素排出量を減らすことから、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、連続立体交差等による踏切道改良等を推進するとともに、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS: Intelligent Transport Systems）の推進、道路交通情報提供事業の促進、路上駐停車対策、路上工事の縮減、交通安全施設の整備といった交通流対策を実施する。」とされています。

今回の中間とりまとめにおいては、こうした目達計画での道路交通に関する目標や記述を踏まえ、次のような視点で述べられています。

自動車交通は、我が国の経済発展ならびに国民生活向上の前提となるモビリティの主要部分を担っている一方で、地球温暖化問題をはじめとして、環境への負荷をもたらしています。ただし、自動車の燃費の向上に加え、自動車の上手な使い方の推進、バイパス・環状道路の整備や交差点の立体化等による渋滞解消など、効率的な道路の利用や道路交通システムの確立により、自動車からのCO₂排出量の大幅な削減は可能であると考えられます。事実、CO₂排出量についてみると、自動車交通全体としては近年減少傾向にあります。

しかし、今後とも自動車交通の総量は増加が予

測されていることから、特に乗用車からのCO₂排出削減を含め、引き続き積極的な取組みを進めていかなければ、現在の減少傾向を維持し、かつ、自動車交通に課せられた目標の達成を実現することは難しいと思われます。

一方、効率的な道路交通システムを目指すことは、省エネルギーに直結すること及びそのプロセスで様々な技術開発が行われること等から経済の活性化にもつながることに注目する必要があります。

以上のような背景のもと、経済と環境の両立を目指し、これまで以上に効率のよい道路交通システムを実現させるため、戦略的な道路政策を早急に確立する必要があります。

二 自動車交通から排出されるCO₂

1 自動車交通から排出されるCO₂は減少傾向
我が国の全CO₂排出量のうち約二割を運輸部門が占めています。

運輸部門から排出されるCO₂は全体で二六〇百万t-CO₂（二〇〇三年）であり、このうち自動車交通から排出されるCO₂は二二七百万t-CO₂と全体の約九割を占めています（図1・2）。

自動車交通からのCO₂排出量は一九九七年以降減少傾向にあり、特に貨物車など軽油利用車両からの排出量は、物流需要が拡大する中で、二〇〇二

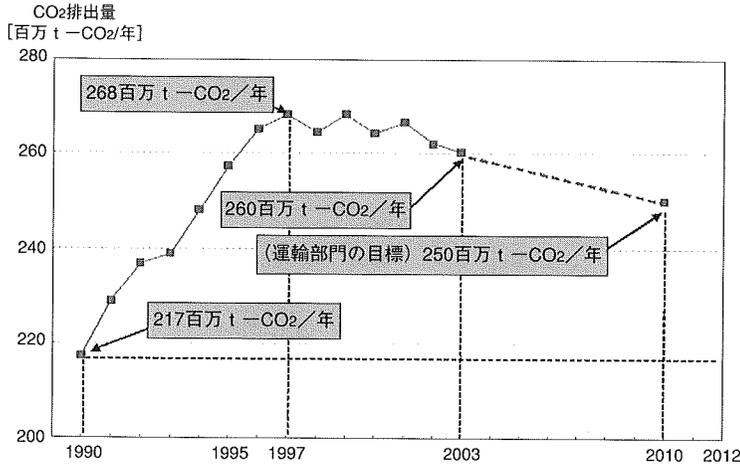
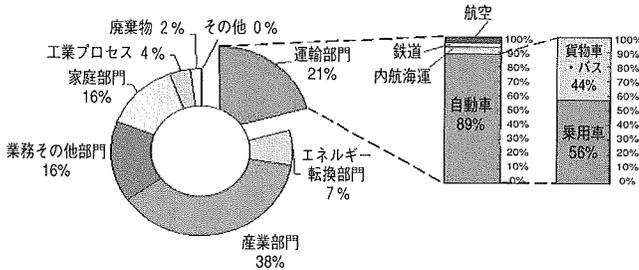


図1 運輸部門における総排出量の状況

- ・CO2排出量のうち、運輸部門は21%で、その9割は自動車である。
- ・さらに自動車のうち、乗用車が約6割を占めている。



部門別CO2排出量内訳 (2002年度) 運輸部門CO2排出量内訳 (2002年度)

出典：温室効果ガスインベントリオフィス (G I O) 資料より作成

図2 CO2の排出内訳

年までの五年間で一三%減少しています。これは、ロジスティックスの推進による貨物輸送の効率化やエコドライブの実践などの効果が現れ始めていることによるものと考えられます。一方、乗用車等のガソリン利用車両から排出されるCO₂は、二〇〇一年からは微減傾向ではあるものの、二〇〇二年までの五年間で逆に七%増加しています(図3)。

2 自動車交通からのCO₂排出の地域的な偏り
自動車交通から発生するCO₂の分布は、交通需要の絶対量が多い大都市圏を中心に排出総量が多く、また、単位走行量(台キロ)当たりの排出量も、渋滞が激しい大都市圏で高い傾向にあります。このように、特にCO₂が多く排出されている地域・区域を重点にメリハリをつけてCO₂排出量削減対策を講じていく必要があります(図4・5)。

3 自動車交通からのCO₂排出メカニズム
自動車交通からのCO₂排出量は、主に①走行量(台キロ)、②単体燃費、③走行速度の三つの要因により決定されます。さらに、この三つの要因の他に排出量の削減に大きな効果が期待できる要因として、今後はエコドライブ等による「燃費向上の観点からの効率的な運転」が挙げられます。

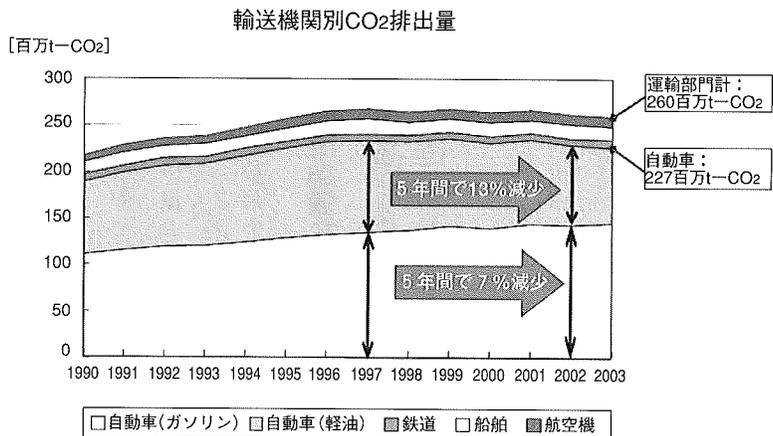
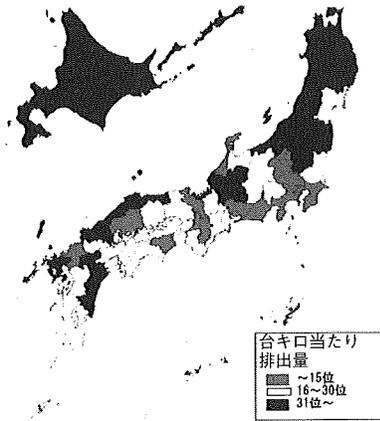


図3 運輸部門の排出量の推移

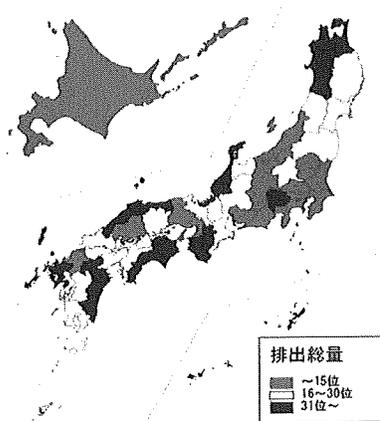


台キロ当たり
排出量

- ～15位
- 16～30位
- 31位～

(H11年道路交通センサスを元に作成)

図5 台キロ当たりCO₂の都道府県別排出量(乗用車)



排出総量

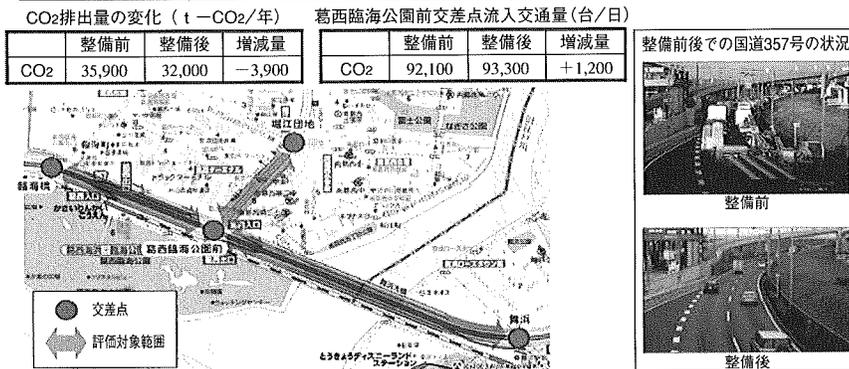
- ～15位
- 16～30位
- 31位～

(H11年道路交通センサスを元に作成)

図4 CO₂の都道府県別排出量(乗用車)

- ・環七と国道357号が交差する、葛西臨海公園前交差点での立体交差事業により渋滞が解消され、約3,900 t-CO₂/年のCO₂が削減されていると推計。
- ・同等の効果を樹木によるCO₂吸収で得るためには、新宿御苑6つ分の植林*が必要。

※…新宿御苑の面積は58.3ha、植林によるCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/ha/年とした。



*整備前：平成15年10月23日
整備後：平成16年11月9日

出典：国土交通省、関東地方整備局資料

図6 ボトルネック解消による効果

一%減少しました(図6)。

道路整備に伴い誘発される自動車交通量については、当該道路の渋滞状況や道路計画の内容、対象地域の土地利用の状況や代替交通機関の整備状況等により異なり、その誘発分のみを切り出して推計する統一的手法は未だ確立されておらず、今後の研究開発が重要です。しかし、道路整備によるCO₂削減事例については数多く報告されており、例えば、環状七号線と国道三五七号の交差点における立体化事業の前後では、通過する交通量は約一%増加しましたが、CO₂排出量は逆に約一%減少しました(図6)。

4 道路整備がCO₂排出へ及ぼす影響の二面性

効率的な道路整備により、渋滞が緩和することで自動車の走行速度が向上し、その結果、CO₂の排出が減少します。

一方、道路整備に伴い新たに発生(誘発)する自動車交通(走行量)も存在し、これによってCO₂排出量が増加するという面もあり、道路整備とCO₂排出量との間には正負両面の関係があることに留意する必要があります。

例えば、一九九七年～二〇〇二年の五年間では、自動車の走行量(台キロ)は六%増加(CO₂の増加要因)し、逆に、自動車の単体燃費と走行速度はそれぞれ三%、五%向上(CO₂の減少要因)しており、その結果、CO₂排出量は一%減少しています。

これは、都市内の渋滞対策としての道路整備により、自動車の走行速度が向上し、その結果、CO₂排出量の削減が図られていることを示す典型的な例です。

さらに、道路の建設段階で発生するCO₂にも留意し、その抑制のための努力を強化する必要があります。建設産業に伴って発生するCO₂は、目標成画においては「産業分野」に分類され、低燃費型建設機械の導入や混合セメントの利用拡大など、CO₂排出抑制策が位置づけられていますが、いわゆる建設三団体（日本建設業団体連合会、日本土木工業協会、建築業協会）では、二〇一〇年までに施工高当たりの原単位の一九九〇年度比一二％削減を目標としています。

道路の建設に際しては、道路整備による交通円滑化を通じたCO₂抑制効果をより効率的に引き出す観点からも、民間における自主行動計画を積極的に支援するほか、例えば設計や契約過程において、よりCO₂排出量の少ない資材・機械の活用や資材輸送の効率化（高速道路の積極的利用等）などを積極的に盛り込むよう努力する必要があります。

5 自動車交通からのCO₂削減手段

自動車交通からのCO₂排出量を削減する手段は、①需要をコントロールして自動車の総走行量を適正化すること、②走行燃費の向上等を通じて一台

当たりのCO₂排出量を減らすことの二つに大別されます。

円滑な移動を確保しつつ、走行量の必要以上の増加を抑えるためには、公共交通機関の利用促進や相乗り促進、共同輸配送などが重要です。

同じ走行量でも一台当たりのCO₂排出量を削減するためには、①自動車の単体燃費の向上と並んで、②走行速度の向上等による実走行燃費の向上が有効です。

三 地球温暖化防止に向けた道路政策の基本方針

1 経済と環境の両面を目指す道路政策へ

今後、人口の減少と高齢化の進展が進む我が国において、経済活力の維持は重要な課題の一つです。一方、地球的規模での環境の保全も、我が国に課せられた重要な課題です。より効率的な道路交通システムの確立を図ることにより、この二つの課題を両立させることが可能になります。

これまでの道路政策の主要課題の一つは、経済の発展とともに増大する自動車交通の需要への対応でした。具体的には、需要増大により引き起こされる渋滞解消のためにバイパス等の新設を進めてきました。

渋滞解消は効率的な自動車交通を実現し、結果としてCO₂排出量削減等環境にも好影響をもたらす

ことから、今後とも渋滞解消に資するバイパスや環状道路の整備は必要ですが、今後はこれらの政策に加え、以下の政策を進めることとしています。

第一に、バイパスや環状道路の新設などの交通容量を拡大する政策と、むやみに自動車交通量を増加させない政策との一体化が重要です。例えば、道路整備により交通容量を増加した政策と、それらの裏道や抜け道になるような生活道路の通過交通を抑制する政策をパッケージとして進めることです。これにより経済活動を担う道路と日常生活の空間が分離され、経済活力の維持拡大と安全確保や環境保全の両立が図られます。

第二に、非効率で無秩序な市街地の拡大を抑制し、市街地をコンパクト化することで、必要以上の自動車交通を抑制することが可能になります。そのため、市街地のコンパクト化に資する土地利用行政とも連携した道路政策を推進する必要があります。

2 人と車と道路の三者の連携による政策の推進

自動車交通から排出されるCO₂の削減に向けては、①人（ユーザー）と②自動車と③道路システム（ネットワーク・構造・利用のルール等）の三者が上手に連携することで最大限の効果が期待されます。

① 人と車のかかわり方の再考

現代社会において、自動車は極めて便利な移動手段ですが、一方、便利さのあまり過度に利用すると渋滞や環境面の弊害が生じます。

国民の約七割が免許保有者となった現在、改めて人と車のかかわり方を考えてみる必要があります。

まずは、不要・不急の自動車利用を自粛すること及び利用可能な公共交通機関の活用促進により、自動車の走行量の適正化を図ることが必要です。

また、自動車を利用する場合も、同じ走行量でできるだけCO₂排出を減らすため、各人がアイドリングストップ等のエコドライブに努めるなど、上手な車の使い方を実践することが必要です。

② 低燃費車の開発・普及

自動車単体の燃費向上に向けた技術開発は着実に進んでいます。環境性能（燃費・排出ガス・騒音）の優れた自動車の一層の普及を図るための道路政策（例えば、燃料供給施設への支援等）について検討する必要があります。

なお、燃費について優位なディーゼル車に関する技術開発の動向については今後とも留意すべきです。

③ 円滑な道路交通の流れを確保する道路システムの推進

自動車単体の燃費がどんなに改善されても、交通がスムーズに流れなければその性能は十分に発揮されません。

したがって、大都市圏等における環状道路の整備や交差点・踏切の改良などにより道路交通円滑化対策が促進され、低燃費車の性能がフルに発揮されるようになれば、より一層のCO₂削減効果が期待されます。

また、高速道路等の規格の高い道路については、その整備と併せて、ユーザーと連携した有効利用の促進を図ることによって、一層のCO₂排出量の削減効果を発揮します。

なお、効率的な道路システムの実現を図る上では、道路管理者と公安委員会等、関係する機関や運輸事業者、ユーザー団体等との有機的な連携が不可欠です。

3 PDCAサイクルの確立

地球温暖化防止は、これに取り組む世代と、その影響・効果を受ける世代とが異なるため、これを効果的に実施していくためには、国民の理解を促し、温暖化防止活動への参加意識をいかに醸成していくかが重要な鍵を握っています。

CO₂排出量の削減は、「排出量」という非常にわ

かりやすい指標での効果測定が可能です。一方では、削減のための施策とその削減効果との間のリンクージュが必ずしも明確ではないとの指摘があります。

そこで、自動車交通からのCO₂排出量削減を国民的課題として着実に推進していく観点からも、今後、モニタリング体制の強化を図るとともに施策に対応したCO₂排出量削減を、わかりやすく情報提供するなど、評価サイクル（PDCAサイクル）を確立することが重要です。

四 具体的な政策

1 人と車のかかわり方の再考

① 個々人の自動車利用パターンの適正化

全ドライバーが各人の自動車利用パターンを少しずつ見直し、仮に、一日あたり一分の利用時間を短縮した場合、約二八〇万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減可能との試算があります。これは、「クールビズ運動」で削減できるCO₂排出量、約一六〇〜二九〇万t-CO₂/年とはほぼ同様の効果です。こうした自動車利用パターンの適正化は、ひとり一人が、自ら自動車利用を見直し、交通手段や目的地、そして、活動パターンの修正の可能性を考え直す機会を通じてもたらされます。その様な機会は、様々なハード整備や交通システム運用施策とあわせて、政策的に創出

することが必要です。

この様なコミュニケーションを中心とした交通政策は、ポスターやテレビ、新聞などによる不特定多数に対する呼びかけだけではなく、地域住民を対象として、個別的、かつ、大規模に、複数回のコミュニケーションを実行していくことが有用です。

同様に、地域住民だけでなく、事業者や学校の場合において、職員や児童・学生を対象に多様なコミュニケーションを図り、通勤や通学における自動車利用パターンの適正化を目指していく必要があります。

② 公共交通のシステム改善と運用改善

公共交通機関や自転車交通のシステム改善と運用改善を通じて公共交通や自転車交通への利用の転換を促進することで、CO₂排出量の削減を図ることが可能です。

通勤交通をはじめとして、公共交通機関の利用促進を確実に実現させるためには、各地域において、道路管理者、公安委員会、バス・鉄道などの公共交通事業者及び利用者が一体となつて、公共交通機関の利用率を向上させるため、鉄道駅周辺の広場・駐輪場の整備、LRTの整備、バス専用レーンの設置やバスロケーションシステム及び公共交通優先信号制御の導入などハード・ソフト両面の政策を推進する必要があります。

ります。

さらに、自転車道や駐輪場の整備等、自転車を安全かつ円滑に利用できる環境を整え、自転車利用を促進することが有用です。

また、道路管理者と企業や公的機関などが連携して、例えば通勤時の時差出勤を進めるなど、渋滞緩和に資する自動車の上手な利用方を導入していくことが有効と考えられます。

③ エコドライブの推進

アイドリングストップやアクセル操作の適正化等のエコドライブにより、CO₂排出量は、10%以上削減可能との報告があります。また、貨物車については、燃費改善の影響に加え、アイドリングストップの励行やデジタルタコグラフの導入などの企業努力もあつて、貨物車からのCO₂排出量は近年減少傾向となっています。

このように、ユーザーの自動車の使い方の工夫一つで、CO₂排出量は大幅に削減が可能です。したがって、ドライバーがエコドライブの効果を実感できるための施策を推進し、エコドライブを本格的に普及する必要があります。

特に、自動車利用によるCO₂排出量をドライバーへ提供するため、自動車メーカーと連携して燃費メーターの標準装備の拡大を図るとともに、デジタルタコグラフ等の普及を官民協力して推進する必要があります。

また、エコドライブの本格的普及のためには、公安委員会が実施している教習所や免許更新時におけるエコドライブの効果等についての啓発活動のほか、公的機関や関係機関を活用した普及施策を推進する必要があります。

④ 荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み

貨物車の高速道路利用促進や共同配送の実施、車両の大型化と積載率向上、生活道路の通行抑制などの企業と一体となった取組みにより、CO₂排出量の一層の削減が可能です。

これを実現するためには、荷主や物流事業者の協力が不可欠であり、グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組みなど、荷主や物流事業者と道路管理者が連携した取組みを推進する必要があります。

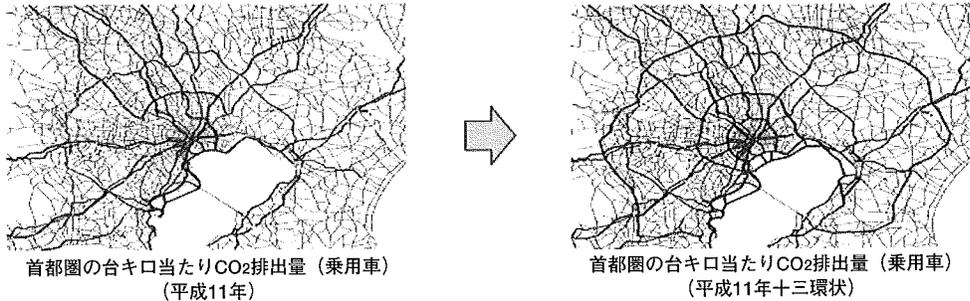
特に、公共事業に関連する貨物車については、率先してグリーン物流施策を推進するような仕組みを構築する必要があります。

2 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

① 環状道路等CO₂排出抑制効果の高い道路整備の重点化

大都市圏の渋滞の主因は都心部に用のない通過交通であり、環状道路はこうした交通の転換に寄与するとともに、自動車専用道路で整備す

- ・仮に、平成11年時点で首都圏の三環状道路が完成しているとした場合、約2~300万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減されると推計。
 - ・同等の効果を樹木によるCO₂吸収で得るためには、東京23区の約3~4倍の植林*が必要。
- ※…植林によるCO₂吸収量は10.6t-CO₂/ha/年とした。



- 注1) 色は乗用車の台キロ当たりのCO₂排出量を示す。
アミ線：多い道路 (0.240kg-CO₂/台キロ以上) スミ線：少ない道路 (0.240kg-CO₂/台キロ未満)
- 注2) 平成11年センサスデータと乗用車の旅行速度別CO₂排出係数を用いて推計した。
- 注3) シミュレーションによる推計のため、細部には誤差がある。

図7 三環状整備によるCO₂排出量削減効果

ることにより、台キロ当たりのCO₂排出量が少ない道路となります。こうした渋滞緩和とCO₂排出量の少ない道路という二つの観点から、首都圏の三環状をはじめとした大都市圏の自動車専用道路による環状道路の整備を加速すべきです(図7)。

また、国際海上コンテナをフル積載したトレーラーや、鉄道貨物・内航貨物輸送用トレーラーが自由走行できるような幹線道路ネットワークを拡充する必要があります。

さらに、環境負荷の小さい鉄道・海運の利便性を高めるため、鉄道駅や港湾へのアクセス道路の整備を推進する必要があります。

② 主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策

渋滞が激しい交差点や、いわゆる「開かずの踏切」においては、これらを先頭に大規模な渋滞が発生するとともに、周辺の道路網にも大きな影響を及ぼしており、これらが相まってCO₂が無駄に、かつ大量に排出されています。

全国における主要渋滞ポイントは、平成一四年度時点では約一、九〇〇箇所存在し、また、ボトルネック踏切は平成一三年度時点で約一、〇〇〇箇所存在します。

これらの箇所の解消に向け、直ちに重点的かつ戦略的に取り組む必要があります。特に、交

差点の改良等を中心に、公安委員会が行う信号制御の高度化と連携して、渋滞の解消に取り組むことが重要です。

③ 車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現

環状道路やバイパスが完成した地域において、それらの開通に併せ、これまでの幹線道路や既存の抜け道となっている道路において、車道幅員の減少、植樹・歩道整備、自転車道の整備及び公安委員会による流入抑制等を実施するなど、市街地部への通過交通を抑制する施策をパッケージ化して同時に推進することが可能となり、結果として市街地における歩行者や自転車の利用者にとって快適でかつ、公共交通機関を利用しやすい人と環境に優しい道路づくりを実現することができそうです。

④ 高速道路利用の促進

高速道路を時速六〇kmで走行する場合のCO₂排出量は、渋滞している一般道路を時速二〇kmで走行する場合に比べて約四割も少ないという結果があります(図8)。

一方、我が国の高速道路の利用率(走行台キロベース)は、約一三%と海外に比べて極めて低水準にあります(図9)。

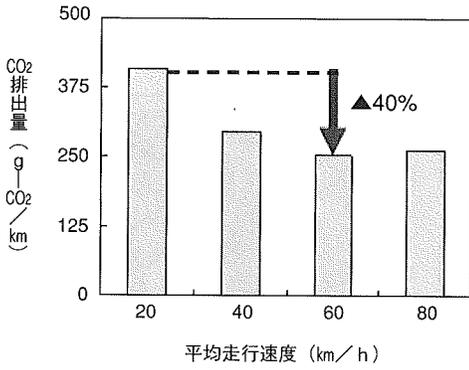
ETCを活用したインターチェンジの増設や、多様で弾力的な料金政策の導入などを通じ

て、一般道路を走行する自動車交通の高速道路利用を促進させ、CO₂排出量の削減を図る必要があります。

⑤ 路上工事の縮減

路上工事は、近年縮減傾向にあるが、東京二三区で年間1km当たり約九〇〇時間実施されています。

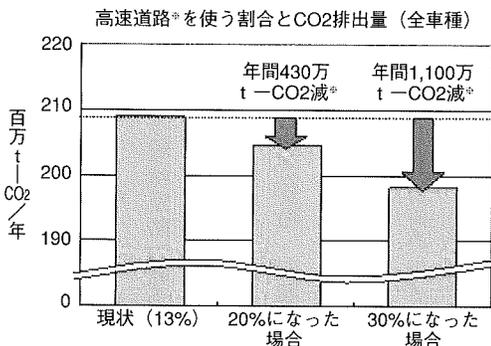
路上工事による渋滞はCO₂排出の大きな要因となっており、工事業者間の調整や情報開示等により今後さらに路上工事の縮減に取り組む必要があります。



※ 上グラフは、大型・小型、ガソリン・ディーゼルを含めた、H12における全国平均的な1車両からの各種排出ガス量を表したもの

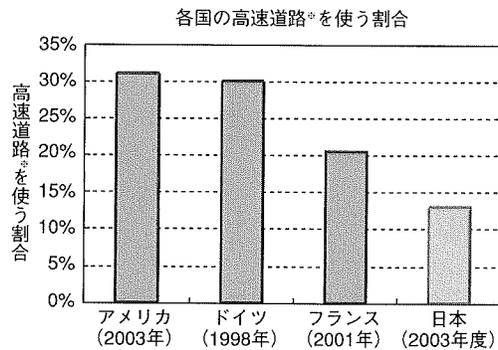
出典：国総研資料第141号「自動車排出係数の算定根拠」

図8 走行速度の向上と自動車から排出されるCO₂との関係



※ 一般道路を走行していた自動車が高速道路の走行に転換し、旅行速度が28km/hから62km/hに上昇することによって削減されるCO₂排出量

一般道路の旅行速度28km/h及び高速道路の旅行速度62km/hは、平成11年道路交通センサスにおける混雑時旅行速度の平均値



※ 我が国における高速道路とは、高規格幹線道路、地域高規格道路、その他自動車専用道路を含む

出典：TURN道の新ビジョン、国土交通省

図9 高速道路利用の促進によるCO₂排出量削減効果

3 道路空間の活用工夫によるCO₂の削減

① 道路緑化の推進

現在、街路樹や道路の法面緑化に使用されている樹木は、高木だけで、約一、三〇〇万本に達しています。これは、一万三、〇〇〇haの森林に相当し、CO₂吸収源として有効に機能しています。このため、今後は、CO₂吸収効果という点に更に着目して積極的な道路緑化の推進を進めることが有用です。

その際、これまでの線的な道路緑化に止まらず、一定のまとまりある空間については原則的に樹林化を検討するなど、道路空間を徹底的に有効活用した、面的な道路緑化を展開することが有効です。

また、道路に面する公園などの公的空間はもとより、私的空間も含めて、沿道と連携・協調した幅を有する面的な緑化をすすめることも考えられます。

② 保水性舗装等の導入促進

都市部において、コンクリート等による地表面被覆の増加や空調機器等からの人工排熱の増加に伴う「ヒートアイランド現象」が進んでいます。

道路の舗装面に散水(打ち水)することにより道路空間の温度を低下させ、ヒートアイランド現象を緩和し、エネルギー使用の抑制を行う

ことが可能です。

そのため、路面温度をより効率的に低下させる舗装（保水性舗装、遮熱性舗装等）の導入を促進することが有用です。

③ 道路空間における新エネルギーの活用

地球温暖化対策に貢献する新エネルギー（太陽光・風力等）を例えば道路照明などに活用し、道路管理に伴うエネルギー使用を削減することによってCO₂の排出削減を促進することが可能です。

また、道路空間を活用し、ビルの冷房廃熱を集約、さらに有効利用できるよう輸送エネルギー管網を整備することで、ヒートアイランド現象の緩和、冷房使用の抑制によるCO₂排出削減を促進することが考えられます。

4 自動車交通の運用の効率化

① ロードプライシング流入規制導入の検討

ロンドンでロードプライシングが開始されるなど、各国で渋滞解消を目的とした課金制度の取組みが始まっています。

我が国の都市構造は、市街地内外の区別がつきにくいなど、海外の都市と一律には論ぜられない面はありますが、今後、我が国の都市構造の特性も加味した上で、公安委員会等、関係する機関と連携し、局所的な都市内への流入規制

や課金制度による都市内渋滞緩和策の検討が必要と見られます。

② ITS（高度道路交通システム）の活用等による道路交通情報の提供の充実等

道路交通情報の提供により渋滞情報が得られることで、ドライバーが渋滞箇所を回避でき、その結果全体として実走行燃費が向上することが期待されます。

道路交通情報提供の中心となるVICSのさらなる普及を確実なものとするために、プロパ情報システムを含め二〇〇七年より多様なサービスを一台中載器で利用出来るITS車載器（仮称）による、新VICSサービスの展開を図ることが有用です。また、VICSの他にもメディアの活用を含め様々な手法により、ドライバーへの道路交通情報の提供の充実に努める必要があります。

さらにITSの展開で利用可能となる様々な道路交通情報を物流事業者等がより活用できるようにすることで、合理的な運行管理等を促進させることが可能です。

また、ETCは料金所での一旦停止がなくなるとともに、料金所付近の渋滞解消にも寄与することから、VICS及びETCの本格的な普及に向けた施策を一層推進する必要があります（図10）。

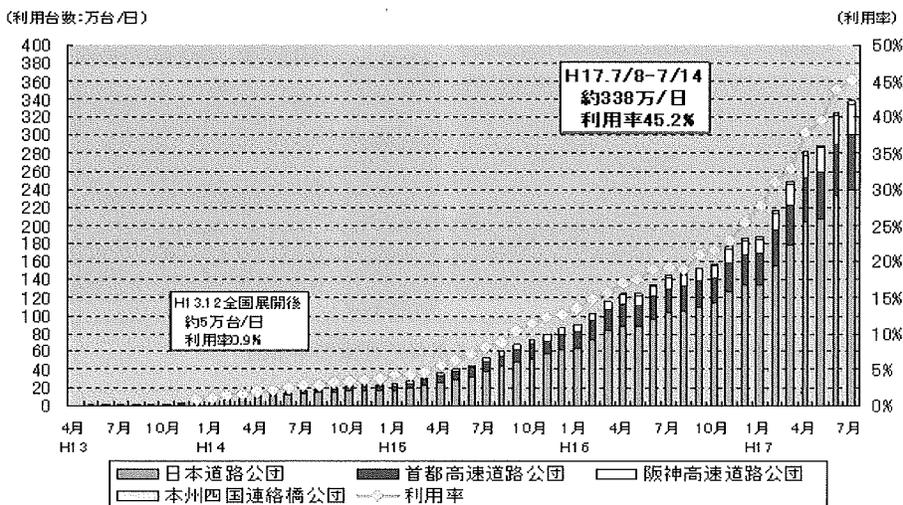


図10 ETCの利用率の推移

③ 路上駐車対策

渋滞の原因の一つである違法駐車を排除するため、外部委託による駐車監視員制度の活用等による公安委員会の取締り強化等と合わせ、カラー舗装による駐車禁止区域の明示等を進めるとともに、道路パトロール時に違法駐車抑止広報を実施するなどの対策を講じることが有用です。

また、取り締まり強化に併せ、駐車場の整備、短時間駐車料金の低減や、駐車場に関する情報提供の充実など、駐車場の利便性向上を図る必要があります。

さらに、路上駐車が著しく交通の流れを阻害する区間では、路上に荷捌き駐車を設置する等道路の機能に応じた道路構造上の対応を図る必要があります。

以上説明してきた、具体的な政策を体系的に整理すると以下ようになります(図11)。

五 当面の削減目標とCO₂アクションプログラム

1 当面の削減目標

地球の温暖化の防止に向けて、効率的な自動車交通の実現によりCO₂排出量の削減を図っていくことは、今後とも継続的に取り組んでいくべき大きな課題ですが、当面の道路政策で担うべき削減目

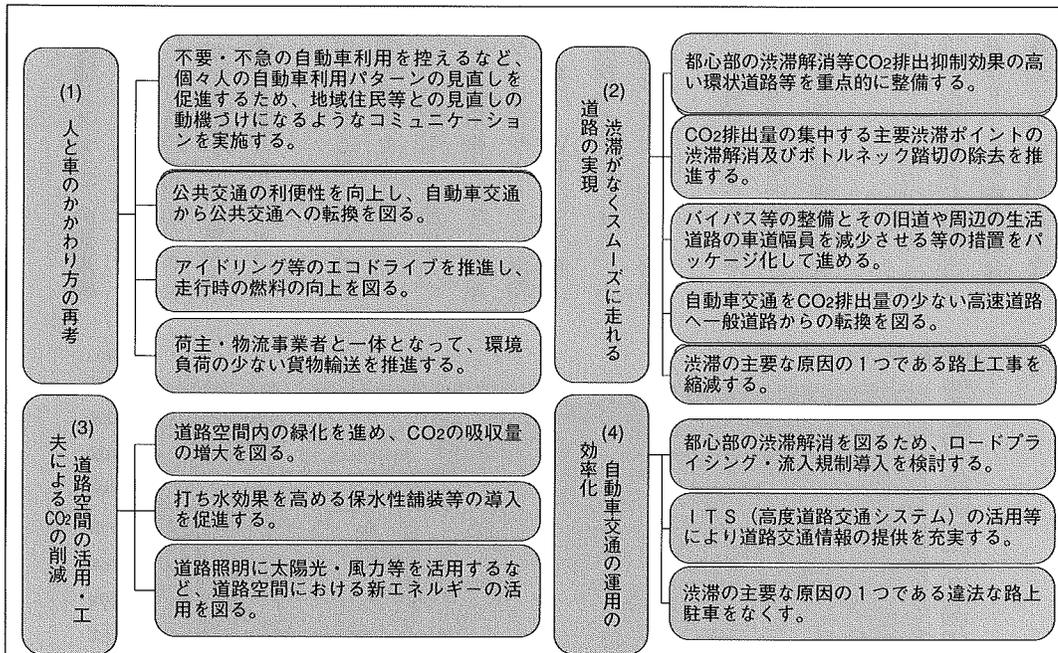


図11 地球温暖化防止のための道路改革にかかる具体的施策の体系図

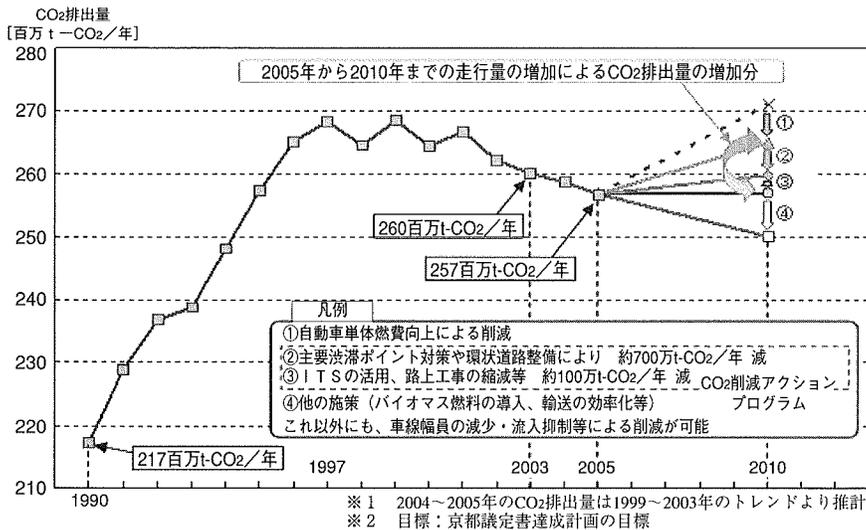


図12 CO₂削減アクションプログラムと京都議定書目標達成計画の関係

標を定めることが必要と考えました。
自動車交通からのCO₂排出量は自動車単体の燃費向上や渋滞解消による速度向上等により、一九九七年から微減傾向となっているが、今後とも様々

な観点からの努力を続けていかなければ、再度増加傾向に逆戻りする恐れがあります。具体的には、二〇一〇年までに経済状況の変化及び道路整備等の要因により、自動車交通全体の走行量(台キロ)は全体で約三%増加すると見込まれており、その結果、CO₂排出量は約八〇〇万t-CO₂/年増加すると推定されます。

そこで、この約八〇〇万t-CO₂/年を当面の道路政策で担うべき削減目標としました。

今後、主要渋滞ポイント対策や環状道路整備により約七〇〇万t-CO₂/年の削減、及びITSの活用促進や路上工事の縮減等により約一〇〇万t-CO₂/年の削減を図り、今後少なくとも自動車交通からのCO₂排出量が増加しないような政策を進めべきと考えています。

このことにより京都議定書目標達成計画の達成は可能となり、さらに多様な施策や国民の協力を得てそれ以上の削減を目指し、目標の達成をより確実なものとするべきと考えています(図12)。

2 目標達成に向けた「CO₂削減アクションプログラム」の策定

削減目標の確実な達成に向け、定量的な削減効果を含めた具体的施策を盛り込んだ、「CO₂削減アクションプログラム」を策定することとしています。

本プログラムの期間は二〇一二年までとし、これは京都議定書では削減目標を二〇〇八年から二〇一二年までの五年間の平均値としているためです。

削減メニューと効果は表3のとおりで考えています。

おわりに

以上、地球温暖化防止のための道路政策会議中間取りまとめの内容を詳細にみてきました。今後は、こうしたとりまとめ内容を踏まえて、着実に政策を実施していくため、目標達成に向けた「CO₂削減アクションプログラム」の策定と、これに対応した予算措置を実施していく予定です。

また、地球温暖化防止のための道路政策会議は、CO₂削減アクションプログラムの策定を経て、本年一二月には最終取りまとめを行う予定となっています。

表3 CO₂削減メニューと効果（試算値）（2005～2012）

1 経済社会状況の変化及び道路整備等による走行量の増加で
2010年までに増加が見込まれるCO₂の量

約800万t-CO₂/年

2 2012年までに取り組む道路政策とそれによるCO₂の削減効果

道路政策メニュー		2012年までの 効果(試算値) (t-CO ₂ /年)	2010年までの 効果(試算値) (t-CO ₂ /年)
(1) 人と車のかかわり方の再考			
① 個々人の自動車利用パターンの適正化	・自動車利用パターンの適正化を図るため地域住民等とのコミュニケーションを实践		
② 公共交通のシステム改善と運用改善	・公共交通機関の利便性向上に向け、公共交通事業者、道路管理者、利用者、地方公共団体等が一体となって取り組む地域に総合的に支援	(内 京都認定書 目標達成計画登録 値10～20万t ※1、※2)	(内 京都認定書 目標達成計画登録 値10～20万t ※1、※2)
③ エコドライブの推進	・デジタルタコメーターを用いた運行管理システムの普及 ・エコドライブ診断等の実施		
④ 荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み	・環境負荷の少ない輸送システムに取り組む物流事業者への支援 ・公共事業に関連して利用される貨物車の環境配慮の徹底		
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現			
① 環状道路等CO ₂ 排出抑制効果の高い道路整備の重点化	・首都圏三環状の緊急整備による削減	約50～100万	約40～70万
② 主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	・主要渋滞ポイント約1,800箇所及びボトルネック踏切を含む踏切約540箇所の対策	約300～400万	約200～300万
③ 車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現	・バイパスや環状道路が開通する際に、交通規制や容量削減施策による生活道路の通過交通抑制のための計画策定を支援		
④ 高速道路利用の促進	・高速道路利用率を約17%程度に向上	約200～300万	約200～300万
⑤ 路上工事の縮減	・地球温暖化対策大綱・目標達成計画で示した目標値は既ね達成済み。今後、一層の努力を行うことでさらなる削減を目指す	0～10万(※2)	0～10万(※2)
(3) 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減			
① 道路緑化の推進	・線的な道路緑化に止まらず、道路に面する公園など公的空間はもとより、私的空間も含めて沿道と連携し面的な緑化を推進		
② 保水性舗装等の導入促進	・道路の舗装面への散水（打ち水）や、路面温度を効率的に低下させる舗装（保水性舗装、遮熱性舗装）の導入を促進		
③ 道路空間における新エネルギーの活用	・新エネルギー（太陽光・風力等）を道路照明等に活用し、道路管理に伴うエネルギー使用を削減		
(4) 自動車交通の運用の効率化			
① ITS（高度道路交通システム）の活用等による道路交通情報の提供の充実	・VICSの利用促進 ・ETCの普及促進	100万(※2)	100万(※2)
② 路上駐車対策	・公安委員会の取り締まり強化と併せ、道路パトロール時に違法駐車抑制施策を推進		
合 計		約650～900万	約550～800万

※1 中量軌道システム、LRT等の整備及び自転車道の整備等の自動車交通需要の調整による削減量

※2 京都認定書目標達成計画計上分のうち2005年～2010年に相当する分

“集い” “ふれあい” “広がる”

「道の日」2005 20th Anniversary

1日だけの臨時開業「道の駅 品川宿」

— 実施報告 —

道路局総務課



オープニングセレモニーでのテープカット

昭和六一年度から始まった「道の日」中央行事も今年度で二〇回目を迎えました。二〇回を記念して、今年度「道の日」中央行事は、「集い」「ふれあい」「広がる」「道の日」2005 20th Anniversary 1日だけの臨時開業「道の駅 品川宿」をテーマとして、品川駅港南口の品川インターシティ・セントラルガーデンにて実施しました。

当日は快晴で、三五度を超える気温にも関わらず、二万人を超える来場者数を記録しました。道路はあまりに身近な存在であるため、その意義や重要性が見過ごされがちですが、このような機会を通じて、一人でも多くの国民の皆様が道路への



「道の駅 品川宿」メインゲート

関心を持っていただきたいと考えています。以下、当日の様相を報告します。

報告

「道の駅 品川宿」の一日

〔10時30分 オープニングセレモニー〕

開場前午前九時頃から集まりだした来場者は、一〇時三〇分のオープニングセレモニー開始時には、五〇〇人程に増えていました。フリーアナウンサーの熊谷麻衣子さんの司会で、オープニングセレモニーが始まりました。「道の日」実行委員会海野代表幹事による主催者挨拶に続いて、タレントの熊田曜子さんが登場しました。海野代表幹

事が熊田さんを「道の駅 品川宿」の一日道の駅長に任命し、「道の日」並びに「道の駅」のPRをお願いしました。続いて、「道の駅 サンフラワー北竜（北海道）」の有馬さんにも加わっていただき、テープカットセレモニーを行いました。司会者の合図でテープが切られ、一日だけの「道の駅 品川宿」がオープンしました。

【11時 「道の駅」ブース散策】

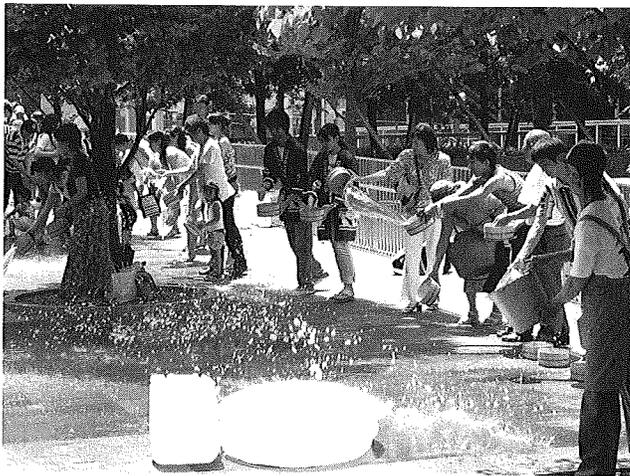
色とりどりの「のぼり」が立てられた各々の



多くの人で賑わった「道の駅 品川宿」

「道の駅」ブースから、威勢のいい掛け声が飛び交い、ブース間の通行通路も特産物を買いたい求める人で埋め尽くされていました。会場に訪れた皆さんは、各地方の特産物・観光資源を見て、食べて、触れて、全国の「道の駅」を満喫していました。とりわけ、「道の駅 いいで」の飯豊牛串焼き&玉こんにゃくなどが人気でした。

ご存知のとおり、「品川宿」は東海道の第一の宿場です。現在の「道の駅」も当時の「品川宿」も、人々のコミュニケーションの場であり、文



「道の日 打ち水大作戦」

化・情報などの発信の場であったという意味で、共通しています。「道の日」の企画として作ったこの「道の駅 品川宿」を通して、さらに「道の駅」を知っていただき、「道」について関心をもっていたいただきたいと考えたのが、今回のイベントのコンセプトです。夏休みの繁忙期の中、集まっていたいただいた三七の「道の駅」の皆様には、本当に感謝申し上げます。

【12時 「道の日 打ち水大作戦」】

正午前になると、浴衣・はつぴを着たスタッフに促され、来場者が会場奥の「打ち水」ゾーンへ案内されていました。正午ちょうどに、「打ち水大作戦2005」とのコラボレーション企画である「道の日 打ち水大作戦」を実施するためです。この打ち水には、約一〇〇名の来場者に参加いただきました。この日は、三五度を超える日差しの強い日でありましたが、打ち水前後で気温が〇・七度下がったことを確認できました。「道の日」実行委員会事務局としても、打ち水を通して、「道を大切に思う」気持ちを感じていただければと思います。

【13時 メインステージ】

一三時から、会場中央の特設ステージでメインステージが始まります。時間になると、多くの



ステージを大いに盛り上げた「品川庄司」



「道路ふれあい月間」推進標語表彰式



「道の日」クイズ大会



子どもたちに大人気だった大道芸

来場者がステージ前に集まってきました。メインステージの最初は、例年行われている道路ふれあい月間推進標語表彰式です。最優秀賞、優秀賞を受賞された方に対し、谷口道路局長より表彰状及び盾が、また一日道の駅長の熊田曜子さんより記念品が贈呈されました。

続いては、お笑いタレントである品川庄司さんの「道の日」ステージです。この時間帯には、ステージ前に集まった観客の方々にも、若い人たちが多くなりました。軽妙なボケと突っ込みで、二〇分間会場を爆笑の渦で包み込みました。そのままステージは、「道の日」クイズ大会に移ります。

「全国の道の駅の数は？」「国道は何号まである？」など道にちなんだクイズを紹介し、観客の皆様に応じていただきました。見事正解された方には、「道の駅」クーポン券や、サイン入りTシャツなどを差し上げました。景品をもらった方はもちろんのこと、ステージをご覧になられた方全員が、人気タレントの方々と一緒に道について考えることで、多少なりとも「道」への関心を持っていただけなことと思います。

【15時 大道芸】

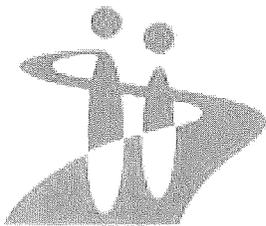
メインステージが終わっても、来場者の数に衰え



ステージは多くの家族連れで賑わいをみせた



ステージイベントを締めくくった「それいけ！ アンパンマンショー」



8月10日は「道の日」

は無く、「道の駅」ブースは賑わっていました。会場の空きスペースでは、大道芸が繰り広げられています。ジャグリングや足長の風船ビエロなど、この時間帯は家族連れのお客様も多くなり、大道芸の周りには絶えず人だかりができていました。

【15時30分 それいけ！ アンパンマンショー】

プログラムのの中では、最後のステージとなる「それいけ！ アンパンマンショー」が中央特設ステージで始まりました。家族連れの来場者はこれを目当てにいらっしやっっている方も多く、メイ

ンステージに引けをとらない観客がステージ周りに集まりました。この時間帯になると日差しも和らぎ、多少しのぎやすい環境となっていました。

【17時 クロージング】

司会のアナウンスにより、「道の駅」品川宿が閉店しました。当日は快晴で、三五度を超える気温にも関わらず、二万人を超える来場者数を記録しました。例年行っている「道の日」を国民の祝日にとり署名活動を本年も行いましたが、四五〇の署名を集めました。また、来場者アンケート

も五六〇名の方に記入いただきました。イベント全体としては、大きな事故も無く、無事に終了することができました。ご協力いただきました関係者の皆様におかれましては、暑い中、本当にご苦労様でした。

平成17年度

「道路ふれあい月間」 行事報告について

道路局道路交通管理課

また、このために「道の駅」等道路利用者が多く集まり、かつ地域情報を発信できる場所の活用を努めることとしています。

さらに、各種運動が当該月間を越えた効果のある取組みにつながるよう配慮することとしています。

本年度も、道路の役割・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、全国各地でイベントや道路清掃などの道路にちなんだ各地域の特性に応じた行事が開催されました。

この「道路ふれあい月間」の行事の一環として、八月五日（金）午前八時四十分から九時三〇分まで、国土交通省道路局、関東地方整備局主催による「オフィス街ロードクリン2005（霞ヶ関官庁街等道路清掃）」が実施されました。

これは、霞が関付近の国道一号（桜田通り）、国道二〇号（内堀通り）、都道（六本木通り）、都道（祝田通り）などの歩道総延長約九・九kmを沿道の官庁や民間のビルに勤務されている方々、一〇〇名がボランティアにより箒、熊手等を手に空き缶やタバコの吸い殻などのゴミを拾い集めたり、植込みの雑草を取り、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールしました（写真1）。

この他、道路交通の安全、道路の正しい利用または道路愛護等に努め、その功績が特に顕著であ

国土交通省では、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図ることを目的として、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路ふれあい月間」と定め、地域住民が自主的かつ積極的に参画していただけるような各種運動を実施することとしています。

本月中旬、国土交通省をはじめとする各道路管理者においても、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路の必要性や道路の持っている役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開することとしています。



写真1 官庁街の道路清掃

つた六七団体及び一八個人に対して国土交通大臣表彰が行われました。

さらに、「道路ふれあい月間」推進標語については、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」をテーマに平成一七年二月中旬から三月三十一日まで募集したところ、全国から過去最高の五、三三三作品の応募があり、浅井慎平（写真家）、残間里江子（プロデューサー）、陣内貴美子（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子（放送作家・コラムニスト）の四氏により審査が行われ、最優秀賞一点、優秀賞四点、優良賞四点



写真2 平成17年度「道路ふれあい月間」推進標語表彰式

が選定されました。

そして、八月六日に品川インターシティ・品川グランドコモンズのセントラルガーデンで開催された「道の日」の中央行事において、「道路ふれあい月間」推進標語表彰式が執り行われ、最優秀賞の八木まどかさん、優秀賞の瀬森崇さん、横井花深さんに谷口道路局長から賞状、楯が手渡されました。

また、副賞については、「一日だけの臨時開業「道の駅 品川宿」一日駅長のタレントの熊田曜子さんより手渡されました（写真2・3）。

この他、優良賞については各地方整備局において表彰式が行われました。



写真3 谷口道路局長を交えて、受賞者のみなさんと記念撮影

○最優秀賞

ベビーカー 車椅子にも 笑顔の道を

八木まどか さん

○優秀賞

一般の部

庭掃除 その手でちよっと 道掃除

原 峻一郎 さん

いい道は 住むみんなが 管理人

瀬森 崇 さん

学生の部

きれいな道は 通るみんなが いいきもち

横井 花深 さん

この道は あなたにとって どんな道

天野 宏紀 さん

○優良賞

一般の部

見慣れてる いつもの道路に 感謝して

渡邊 敏文 さん

いい暮らし いい明日支える いい道路

原田祥二郎 さん

学生の部

人々の 願いでできた 道歩く

池田 将人 さん

昨日より 今日がきれいな 道づくり

中島真悠子 さん

平成17年度

「道路ふれあい月間」

地方行事報告について

東日本編

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

北海道開発局

北海道開発局では、「道路ふれあい月間」及び「道の日」の趣旨に沿って、道内各地で関係機関及び地元住民の協力を得て、多彩な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

◆「道の日」フェスティバル2005

八月一日（水）札幌市内にある「サッポロファクトリー」を会場として、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局、北海道、札幌市、北海道公路北海道支社）主催による「北の道再発見」北海道の宝物を未来へ」をテーマに「夏休み道路体験館 in ファクトリー」を開催し、大勢の家族連れの方々が訪れ賑わいました。

会場では、「景観・歴史・特産品・自然・技術・人・学習」の七つの項目を「宝物」として取り上げ、この七つの「宝物」と北海道における「道」との密接な関わりを紹介するため、ステージや各種のゾーンを設け、イベントを実施しました。

ステージでは、北海道内の小学生を対象とした「道の日」絵画コンクールの表彰式を行い、低学年の部（一・二年生）、中学年の部（三・四年生）、

高学年の部（五・六年生）の各部門それぞれ、最優秀賞一名、優秀賞三名の方に表彰状が手渡されました。表彰式終了後、コミュニティFM局によるラジオ公開放送を行い、「宝物」をテーマとしたトークショーやミニライブショーをメインに展開されました。

七つの「宝物」のテーマごとにゾーンを設け、美しい景観づくり、魅力ある観光空間づくり、活力ある地域づくりを目指す「シーニックバイウェイ」に関するパネル展示・VTR紹介、道の技術「つるつる路面体験」コーナーを含めた冬期道路管理に関する紹介、道について楽しく学べるクイズラリーなどを行いました。特に、冬期間の通行確保に大活躍する「ロータリー除雪車」のラジオコ



写真1 子供造形コーナー



写真2 懐かしいボンネットバス

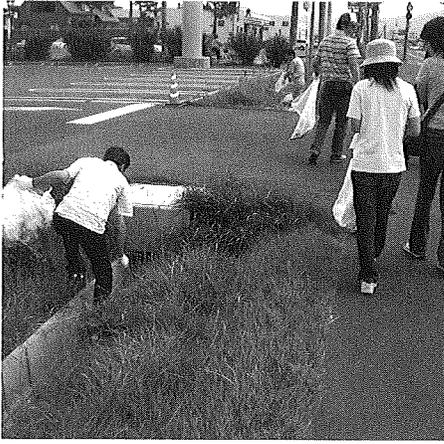


写真3 道路クリーンアップ作戦

ンカーコーナーやみんなで一枚一枚描いた小さな絵をつなげると大きな一枚の「夢の都市」の絵になる子供造形コーナーは、参加した子供たちが楽しそうに体験していました(写真1)。

また、小樽・札幌間の舗装完成五〇周年を記念し、「サッポロファクトリー」会場を起終点に札幌・小樽間を昔懐かしいボンネットバスを利用したツアーを実施し、道中の様子を、ラジオ公開放送の中で紹介しました(写真2)。

イベントを通じて、道路の歴史や道路の役割、大切さを実感していただいたとともに、道路に対してより一層の親しみをもつていただいたことと思います。

◆道内各地での取組みについて

道内各地において、各地域の道路管理者が共同して地域住民参加のもと道路の清掃や美化活動を行ったり、維持・除雪機械の展示・体験試乗会、「道の駅」等での道路のPRや「道路工事現場見学会」など様々な取組みを行いました(写真3)。

各イベントには多くの地域住民の方々に参加していただいたことから、道路愛護思想の啓発や道路に対する認識と理解を深めていただくことができましたと考えております。

道路フェア2005

「人と人をつなぐ・過去と未来をつなぐ」

東北地方整備局

管内の各事務所において、「道路ふれあい月間」

中に広報活動やイベントを開催しております。その中で、今年で一九回目となる「道路フェア」を「道の日」である八月一日(水)に仙台市青葉区にある「勾当台公園市民の広場」で開催しました。前日夜半からの雨が、当日朝まで降り続いていた。前日夜半からの雨が、当日朝まで降り続いていた。雨となり、子供連れのお客様で賑わいました。

オープニングセレモニーとして、利府太鼓の演奏後、整備局長のあいさつ、仙台市内の小学生が応募した「道路の絵画展」や「東北地方道路写真コンテスト」「道路愛護団体」の各種表彰及び伝達式が執り行われました。その後のステージイベントでは、「ウルトラマンマックス&タロウのヒーローショー」、「中国雑技団ショー」、「HIPHOPショー」、地元留学中のネパールの小学生も参加した「利府太鼓」の演奏と続き、ステージ前テントは終始満員の状態でした。

常設(テント)イベントでは、「道路ふれあいパビリオン」と名付けたテント内で「道路資料館」みちあむ」から移動展示となる「クイズラリー」、「パネル展示」、「視覚障害者誘導システム」等の展示、「ETC」、「ITS」、「ユビキタス」のビデオライブラリーコーナー、「道路の絵画展」「東北地方道路写真コンテスト」の入選作品の展示を行いました。その他、「主催者出展コーナー」では「道路フェア」を主催している東北地方整備局、

仙台河川国道事務所、東北幹線道路調査事務所、宮城県、仙台市、日本道路公団東北支社、宮城県道路公社のうち、整備局からは「街道ふれあいコーナー」として、イザベラバード、菅江真澄、松尾芭蕉など東北を旅した著名人がどのように道と関係していたのかを紹介するパネル展示と各種事業を紹介するパンフレットの配布を行い、宮城県では花の苗、仙台河川国道事務所では除草後の草を利用した堆肥の配布、公団ではプリクラなどを利用してもらいました。

今回のテーマにある「過去と未来をつなぐ」に関連した展示としては、人力車（過去）↓現在（小型除雪車・高所作業車・ドライビングシミュレータ・パトカー）↓未来（セグウェイ（写真1）・ペロタクシー・ソーラーカー）の乗り物



写真1 セグウェイの試乗の様子

の展示や試乗を行い、整理券を発行するほどの人気ぶりでした。また「道の駅のコナー」では東北四県から八駅の出店があり、各地の名産品・特産品の販売が行われました（写真2）。特に生鮮野菜などを買いたい求めている方が多く盛況でした。

「遊ゾーン」と名付けたテントでは、ストーンアートやペーパークラフト、ぬり絵など子供達の創作意欲を駆り立てるもの、バス型のフワフワ遊具で遊んでもらいました。

会場外のイベントとして、会場と「道路資料館」ちあむ、「仙台交通管制室」を結ぶシャトルバスを運行したり、仙台共同溝など普段見る機会が少ない施設の見学会を行いました。

以上のような盛りだくさんの企画に会場した方からは「一日で終わってしまうのはもったいない」



写真2 名産品などが販売された東北4県の「道の駅コーナー」

「毎年楽しみにしています」といった意見を多く聞くことができ、楽しみながら道路に関心を持って帰っていただけたのではないのでしょうか。

「道」について考え、**涼の知恵**を楽しむ一日
「関東道路フェア2005」
—涼道—
開催しました。

関東地方整備局

関東地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び「道の日」制定の趣旨を踏まえ、本局及び各事務所において、様々な行事・取組みを実施しています。

本局主催の「道の日」行事の「関東道路フェア」も本局移転に伴い、さいたま新都心^{フクヤキひろば}に場所を移し早いもので五回目の開催となります。本稿では、本局主催イベント「関東道路フェア2005」の模様を紹介します。

「関東道路フェア2005」は、八月一日（水）の「道の日」に開催し（共同主催：日本道路公団、首都高速道路公団、東日本電信電話^株、東京電力^株、東京ガス^株、道路占用企業連絡協議会、協賛：関東「道の駅」連絡会、後援：埼玉県、さいたま市、さいたま市教育委員会、今年「道」について考え、涼の知恵^{すずめ}を楽しむ一日」をコンセプトに、

道を介した懐かしい日本の風景の中、道路事業としてのヒートアイランド対策等の道路空間を涼しくするための技術を紹介するとともに、かつて日本人が持っていた「道」との関わり方、「涼む工夫」を子供達に伝え、一緒に楽しみながら「道」に親しんでもらうことを目的に企画を進め、ステージ上で進行するプログラムとそのまわりを囲むフィードルのブースでの催し物を楽しんでいた構成としたものです。

今回の目玉としては、廃材で作った「リサイクル風鈴」を一般公募したことであります。沢山の方々から出展(約四五〇個)があり、会場が色とりどりのリサイクル風鈴により飾り付けられ、大変風情ある会場の雰囲気となりました(写真1)。ステージプログラムですが、道路部路政課二俣

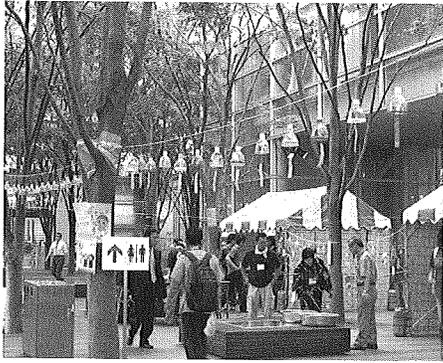


写真1 けやきひろばに飾り付けられた「リサイクル風鈴」

課長の開催宣言、地元川口市の「酔鼓會」の子供達による勇壮な太鼓演奏で幕を開け、「涼」をテーマにした落語、道路事業におけるヒートアイランド対策について模型等を使つてのPR、午後の部では、平成一七年度「道路ふれあい月間」推進標語に入選された渡邊さん、中島さんの表彰式を行い、表彰状及び記念品を徳山道路部長から授与して頂きました。

続いて、リサイクル風鈴コンテストとして、今回出展して頂いた風鈴から特にユニークなものを選出し(優秀賞一八作、うち最優秀賞二作品)、表彰式を行いました(写真2)。

ステージプログラムのフィナーレは、NHK教育テレビ「ドレミのテレビ」で「ともとも」の愛称で子供達におなじみの打楽器奏者、山口とも氏



写真2 リサイクル風鈴コンテスト表彰式

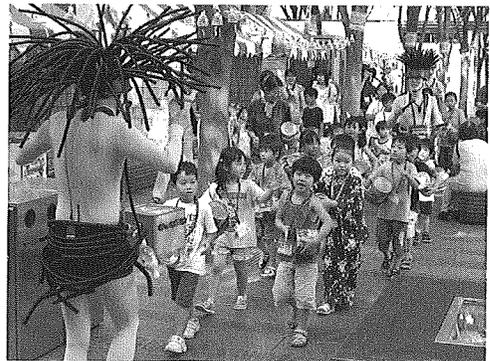


写真3 幼稚園児による廃品打楽器を使ったパレード

による廃品打楽器ライブパフォーマンスでしたが、幼稚園児とのパレードによる入場に始まり、会場の子供達とのセッションを行うなど、廃品とは思えない演奏に会場の子供達が夢中になる中、最後まで盛況の内にイベントを終えることができました(写真3)。

ステージプログラムが進行する中フィードルでは、各共催企業等のブースの他、道の駅から「富楽里」、「もてぎ」、「甲斐大和」、「南房総道の駅連絡会」、「関東道の駅連絡会」、ボランティア団体から「さいたま市リサイクル女性会議」、保水性舗装等のヒートアイランド対策を紹介する民間各社のブース、「関東草笛の会」による草笛教室や道路風景写真を背景にした「私だけのうちわブレ

ゼントコーナー」、ボランティアの方々の指導による「手作り風鈴教室」、金魚すくいなどの「緑日コーナー」など、いずれのブースも大変な賑わいとなり、別会場での降雨・土石流体験車による疑似体験、共同溝見学ツアーも多数の参加者でしたが盛況でした。

当日は、開始早々の雨に悩まされたものの、午後には快晴となり、たくさんの方々に来場していただきましたが、それらたくさんの方々がこのイベントを通じて「道」を身近なものと感じていただき、関心を高めて頂けたのではと考えています。

今回は、従来からの協力団体を増やしたことや、手作り風鈴の応募、大学生などのボランティアスタッフの導入など、新しい試みも多くとまどうこともありました。新しい協力関係もでき、当地の今後の道の日の広報のあり方の検討材料として得るものが沢山あったイベントであったと考えております。

「道路ふれあい月間・道の日」行事報告

北陸地方整備局

北陸地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の主旨を踏まえ、管内の道路系事務所において、関係機関の協力を

得ながら様々な行事を実施しました。
以下に主なイベントの模様を紹介します。

◆2005 道とあそぼう・どろろぱーく

(八月二日(火) 上越市「上越観光物産センター」)
今年も「わくわくパーク」コーナーを設け、人形劇団の公演、マジック、道路に関するクイズ等を通じて道路愛護の広報活動を実施しました。

◆わんぱくお祭り広場「道のコーナー」

(八月三日(水) 長岡市長岡駅前大手通り)
長岡まつりの昼行事「わんぱくおまつり広場」に「道のコーナー」を設け、プールで遊ぶ、メルヘン号(山車)と記念撮影、ロータリ除雪車の



写真1 一生懸命ぬりえをする子どもたち

展示、道の相談室と道のクイズコーナー等を開催。多数の家族連れで賑わいました(写真1)。
また、FMながおかサテライトスタジオにて道路事業のPRを行いました。

◆2005 いがた道路フェスティバル

(八月四日(木) 新潟市万代二丁目)
歩行者天国の会場で、エレクトーン演奏、大道芸、地元小学生の「万代太鼓」、パトカー・白バイ等の展示、道路上での落書きコーナー、水ヨーヨーやシートベルト衝撃体験などたくさん楽しい企画を実施しました(写真2)。



写真2 賑わう歩行者天国会場

また、会場では新潟市内の小中学生による道路愛護ポスターの表彰式と応募全作品を展示しました。

◆2005 人と人・道でつなぐフェスティバル
(八月一〇日(水)富山市婦中町「ファボーレ」)
クイズラリー、ペーパークラフトコーナー、おもしろアイデア道路標識コンテストの優秀作品や「道の日」関連の写真パネル等の展示を行い、道路功労者・道のフォトコンテスト・おもしろアイデア道路標識コンテストの表彰式を同時に開催しました。

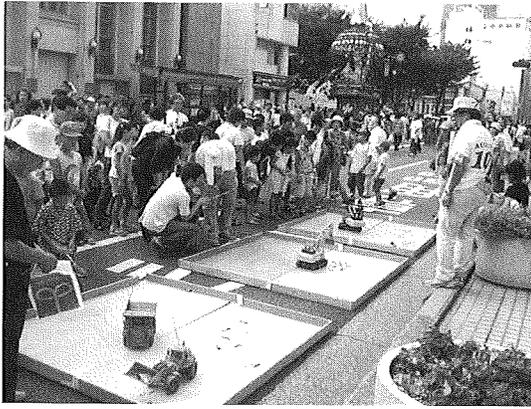


写真3 道路管理者コーナー (ラジコンブース)

◆第一九回 道路まつり

(八月一三日(土)一般国道一五七号 金沢市内
むさし〜片町スクランブル(一、五〇〇m))

昭和六二年から始まった道路まつりは今年で第二九回目となりました。打ち水大作戦も今回で二回目となり、夏真っ盛りの時期に、見た目にも涼を感じられる古都金沢らしい風情を演出しました。大賑わいとなり、多くの方々に道路事業に興味と関心を持ってもらい、しつかりPRすることが出来ました(写真3)。

「道路ふれあい月間」での取組み

中部地方整備局

中部地方整備局並びに管内の道路関係事務所において、地方公共団体及び地元の皆様の協力を得ながら様々な広報活動を実施しました。以下にその概要を紹介します。

◆イベント活動

『第一九回みちフェスティバル』

くきて! みて! 学ぼう! 災害とみちく
八月六日(土)名古屋の中心、栄地下街にある吹抜公園のオアシス21で「名古屋地区ふれあい月間実行委員会」(中部地方整備局、愛知県、名古屋

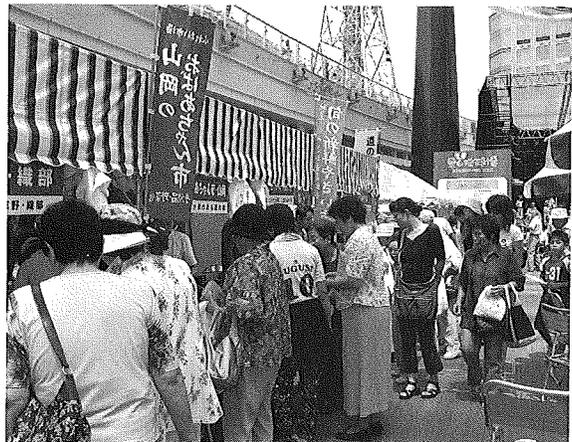


写真1 大盛況の「道の駅物産展」

屋市、日本道路公団、名古屋高速道路公社、(社)中部建設協会)主催により、二〇〇インチの大型ビジョンを使用し、災害時における対策などを映像で紹介するとともに、ステージでは「名古屋市消防音楽隊」によるオーブニングセレモニーの他、演奏もさることながら見せることにもこだわった「大治太鼓」、東邦ガスのジャズバンド「ジョイフルサウンズ」の演奏、道の駅関連アトラクションとして、長野県下條村のローカルヒーロー「地域戦隊カッセイカマン」ショーなどを行いました。また、会場では各機関による事業展示ブースの他、管内一三箇所より集まった「道の駅物産展」では、

地方の新鮮な野菜がイベント終了前に品切れになるなど好評な売れ行きとなりました(写真1)。

また、地上部においては大雨(時間雨量二二〇mm)の体験ができる降雨体験装置や、実際の災害発生時に使用する照明車、消防車などの試乗体験、近隣の街を来場者がクイズを解きながら歩く「ウォークラリー」、子供にも楽しんでいただけるよう「ペーパークラフト&塗り絵コーナー」などを設け、大勢の方に参加していただき、猛暑の中にもかかわらず、半日で約一万人の来場者がありました。

また、当日実施したアンケートでは、「道路のことがよくわかった」、「もっとイベントを実施し

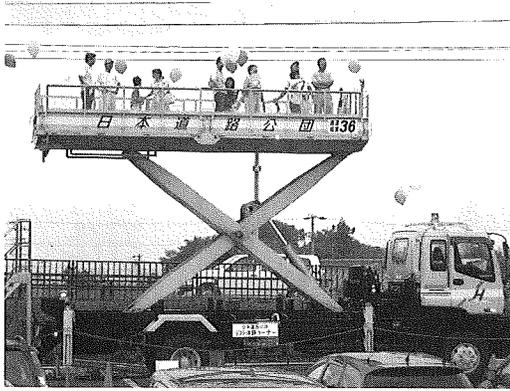


写真2 リフト車試乗

てほしい」などの意見が数多く寄せられました。

『みちフェスタ岐阜』

八月二〇日(水)に一般国道二五八号沿い岐阜県海津市の道の駅「月見の里 南濃」において「岐阜地区道の日実行委員会」(国土交通省岐阜国道事務所、岐阜市、日本道路公団他)や海津市の協力により、降雨体験装置による大雨体験、リフト車試乗、マスコットキャラクターと記念撮影、スタンラリー、パネル展示等の催しを行い、多数の参加者で賑わいました(写真2)。

◆ペーパーブリッジコンテスト

管内の道路関係全一四事務所において各市町村

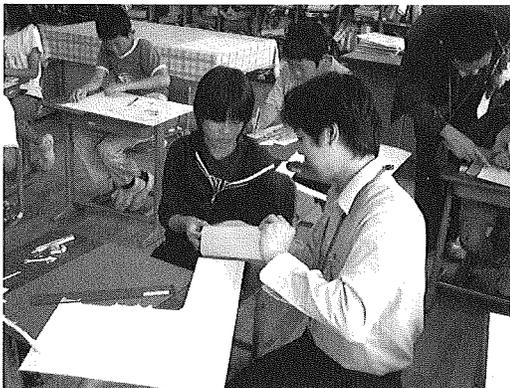


写真3 職員によるペーパーブリッジの製作説明

教育委員会協力のもと、小学五年生程度を対象に、ボール紙を使い『紙で作る夢の橋』を製作してもらい、各事務所で優秀作品を表彰、展示します。このコンテストは平成二一年度より実施しており、昨年度は管内の一五七校で九、二二六名にも及ぶ参加がありました(写真3)。

◆道路工事ふれあい見学会

道路関係事務所の工事現場で、擁壁基礎の見学、建設機械の体験乗車の他、供用前の橋の上を歩くなど通常では体験できない『ふれあい見学会』を実施し、参加者は興味深く説明を受けるとともに、特別な体験を大いに喜んでいました。

◆その他の活動

清掃活動、不法占用指導、道路施設点検、特殊車両取締、道路愛護団体表彰、夏休み自由研究お助け隊等、様々な活動を実施しました。

北海道・岩内町における 地盤沈下被害原因裁定申請事件

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

一 当事者の求める裁定

1 申請人ら

被申請人が昭和六三年及び平成元年に実施した一般国道二二九号岩内町岩内道路改良工事により申請人ら所有の土地（以下「本件土地」という。）に地盤沈下が生じ、これにより申請人ら所有の建物に傾きや柱、梁、外壁及び内壁の損傷が生じているとの原因裁定を求める。

2 被申請人

申請人らの本件申請を棄却するとの裁定を求める。

二 事案の概要

申請人らが店舗兼居室として使用している建物

（以下「本件建物」という。）には、いくつかの損傷が生じている。申請人らは、その原因について、昭和六三年及び平成元年に被申請人が当該建物に隣接する道路で実施した掘削工事による地盤沈下にあると主張し、被申請人はこれを争っている。本件は、申請人らが、この因果関係の争いについて、原因裁定を求めたものである。

1 前提事実（当事者間に争いのない事実）

(1) 本件建物は、昭和二九年九月に発生した岩内町の大火の後まもなく、申請人の先代が本件土地の現在の店舗部分の存在するあたりに現在の倉庫と居間等を建築したものであるが、その後、先代は、これを現在の倉庫と居間等の存在する場所へ引き家して店舗部分を増築し、更にその後も幾度かの増築を行い、

ほぼ現状の本件建物（木造二階建）とした。なお、本件土地及び建物は、国道二二九号（以下「二二九号」という。）及び国道二七六号（以下「二七六号」という。）の交差点に面している。その後である昭和六一年、申請人は、本件建物の三角屋根（切妻屋根）の上に直接木組みを設けて無落雪の屋根（屋根の中央に樋を設けて、雨や雪解水がそこへ流れるようにし、軒下に雪や氷柱が落下しないようにした屋根）を上げる工事を行い、また、これと同じころ、一階の店舗部分を改良及び拡張する工事をした。

(2) 被申請人は、一般国道二二九号岩内町岩内道路改良工事として、次の各工事（以下これらの工事を併せて「本件各工事」という。）を行った。

ア 昭和六三年の伏越工工事

これは、旧道道二〇号（現在の二七六号）沿いに敷設されていた雨水を処理するための排水施設（ボックスカルバート及び雨水枳）が二二九号と交差しており、後記イの流雪溝設置工事の施工の障害となるため、排水施設が二二九号の下を流雪溝より深い位置で横断するように、新たにボックスカルバートを埋設し直した工事である。ただし、当該排水施設は、従来は二七六号を挟んで本件建物の向かい側の道路際に敷設されていたが、六三年工事では、これを本件建物の近くで向かい側から本件建物側へ二七六号の下を横断させ、本件建物の近くのマンホールに繋げ、そこから更に二二九号の下を横断させるように埋設し直したものである。このマンホールの設置及び二二九号の下を横断させる工事の際の掘削は、本件建物に最も近いところでは、本件建物から約二m離れたところに矢板を打ち込んで行われ、掘削深度は約五mであった。この工事は、昭和六三年一〇月から一月中旬にかけて行われた。ただし、二七六号を挟んで本件建物の向かい側のマンホールの工事だけは、平成元年に行われた。

イ 平成元年の流雪溝設置工事

これは、二二九号の両方の路肩に暗渠の流雪渠を設置した工事である。掘削は、本件建物に最も近いところでは、本件建物から約四・五m離れたところから行われ、掘削深度は約二・四mであった。本件建物付近におけるこの工事は、平成元年八月ころに行われた。

(3) 申請人は本件建物及びその敷地を所有しており、申請人ら全員は、本件各工事以前から本件建物に居住している。

(4) 岩内町は、平成一三年度に、二二九号に沿って、公共下水道工事をした。その際、岩内町では、本件建物の隣にある建物の近くなどにおいて掘削工事を行うにあたり、地盤凝固剤又は地盤改良材を使用する薬液注入工法を採用した。

(5) 上記工事に際し、申請人から本件建物の損傷が本件各工事と因果関係がある旨の苦情を受けた岩内町職員は、このことを被申請人職員に伝え、被申請人職員は、平成一三年一月、本件建物の損傷状況について調査を実施した。

(6) 申請人らは、平成一五年四月、本件に関し、損害賠償を求めて、被申請人を相手方として北海道公害審査会に調停を申請したが、申請人らと被申請人との間で、因果関係の存否

に関する争いがあったため、申請人らは本件原因裁定申請をした。

(7) 本件建物には、現在、次の損傷がある（以下、これらを併せて「本件各損傷」という。）。
ア 本件建物の一階の倉庫及び居間の柱が沈下して梁がたわんでおり、梁のホゾが柱のホゾ穴から外れかかっている。

イ 本件建物の二二九号側の外壁が、二階の床又は一階の天井の高さ付近を頂点として外側に張り出している（以下「外壁のくの字のはりだし」という。）。

ウ 一階の居間の床が傾斜している。

エ 二二九号側の二階の居室の天井や窓際に雨漏りが生じている。

オ 一階の倉庫の床の板敷きの部分とコンクリート部分の間に段差がある。

カ 一階の倉庫のコンクリート床（土間）が一部陥没して穴が開いている。

キ 二二九号側外壁下部の基礎（土台部分）が、倉庫と店舗の境界付近の外壁を頂点として外側（二二九号側）に張り出している（以下「土台のくの字の張り出し」という。）。

2 申請人らの主な主張

(1) 本件各工事により、本件建物下から地下水及び土砂が流出したことで、本件土地に地盤

沈下が生じ、これにより本件建物に損傷が生じた。

(2) 本件土地付近の地盤は軟弱であり、被申請人が本件各工事の施工に当たって薬液注入法を採用しなかったことは、施工方法の誤りであった。

3 被申請人の主な主張

(1) 本件各工事の前後に行った家屋調査では、地盤沈下の事実は確認されていない。また、申請人らが地盤沈下の直接の原因であるとする地下水及び土砂の流出についても、多少の流出はあったとしても、それが地盤沈下の原因となるほどの量であったことについて否認する。

(2) 本件土地付近の地盤が砂質地盤であることは、申請人らも認めているところ、砂質地盤は軟弱地盤とは言えず、むしろ安定した地盤である。一般に、砂質地盤のような安定した地盤における掘削工では、薬液注入法は採用しない。

三 裁定委員会の判断

本件各損傷を含む本件建物の損傷は、まず、本件建物自体の欠陥と老朽化による部分が大きいとまではいえるものの、倉庫土間コンクリートの裏

面の隙間や駐車場奥側外壁基礎の下の隙間は、それらのみが生じた原因であるとすると、いささか説明しにくいように思われる。考えられる他の原因として、地下水や土砂の流出による地盤沈下は否定されるが、地盤変状と凍上が可能性として残る。けれども、そのいずれも、現状を矛盾なく説明できるとまではいえず、かえって説明しにくい点もあり、可能性としては極めて低いものというべきである。そうすると、確かに、上記各隙間が生じた機序については十分に解明できないが、本件建物の損傷は、すべて本件建物自体の欠陥ないし老朽化に起因するものである可能性が比較的有力というほかない。したがって、本件建物の損傷は本件各工事によるものと認めることができないのであるから、その点で既に申請人らの申請は理由がない。そして、本件各工事の経過等によれば、本件建物の損傷は、本件各工事に起因するものではないことが明らかである。

本件各損傷を含む本件建物の損傷は、本件各工事に由来のものと認めることはできず、申請人らの本件申請は理由がないから、これを棄却する。

表 主要な主張比較

	申請人ら	被申請人	公調委(職第1号証)
本件家屋の損傷	有	有	有
損傷の原因	本件各工事による地盤沈下	老朽化	老朽化 地盤変動 凍上
地盤沈下(変動)	有	無	不明
地盤沈下(変動)の原因	本件各工事	地盤沈下そのものを否定	地盤変動があったとしても、本件各工事以前から生じていた

<参考1> 公害紛争処理制度について

公害紛争処理制度には、あっせん、調停、仲裁及び裁定の4つの手続がある

- 1 あっせん
 - ・ あっせんとは、あっせん委員が紛争の当事者間に入って、交渉が円滑に行われるよう仲介することにより、当事者間の自主的解決を援助、促進するための手続
 - ・ あっせんの結果、当事者間に合意が成立すると、民法上の和解契約の効力を有する
- 2 調停
 - ・ 調停とは、調停委員会が紛争の当事者を仲介し、双方の互譲による合意に基づいて紛争の解決を図る手続
 - ・ 調停委員会が積極的に当事者間に介入し、手続をリードしていく点が異なる
 - ・ 当事者間に合意が成立すると、民法上の和解契約としての効力を有する
- 3 仲裁
 - ・ 仲裁とは、紛争の当事者双方が裁判所において裁判を受ける権利を放棄し、紛争の解決を仲裁委員会にゆだね、その判断に従うことを約束（仲裁契約）することによって紛争の解決を図る手続
 - ・ 仲裁判断は、当事者間において確定判決と同一の効力を有する
- 4 裁定
 - ・ 裁定とは、当事者間の紛争について裁定委員会が所定の手続により、法律的判断を下すことによって、紛争の解決を図る手続
 - ・ 裁定には、責任裁定と原因裁定の2種類があり、いずれも公害等調整委員会のみが行う手続（参考2参照）

<参考2> 裁定制度について

- ・ 裁定は公害等調整委員会のみが行う手続で「責任裁定」と「原因裁定」の2種類
- ・ 調停は当事者の互譲に基づく合意により紛争を解決する手段であるのに対して、「裁定」は裁定委員会が証拠調べ等により収集した証拠資料を基に事実関係を確定し、法律的判断を下すことにより紛争を解決する手段であり、調停に比べ公権的な要素が強い手続

1 「責任裁定」

公害に係る被害についての損害賠償に関する紛争が生じた場合に、損害賠償責任の有無及び賠償額について判断する手続

- ・ 責任裁定を求めることができる事項
 - 損害賠償責任の有無及び賠償額（例えば、被申請人〇〇は申請人△△に対して損害賠償金として〇〇万円を支払え）に限られ、汚染源である工場の操業停止あるいは工場の建設計画差止めなどを求めることはできない。
- ・ 証拠調べ等の手続
 - 調停は当事者の話し合いによる合意に基礎を置く制度であり、因果関係など事実関係全てを明らかにすることは必ずしも必要とされない。他方、「裁定」は司法に代わり行政が当事者の権利義務関係について独自の判断を下し紛争解決を図る制度。
 - このため、裁定制度においては、審問や証拠調べ等により必要な証拠資料を収集し事実関係を明らかにすることが要請されるとともに、その手続、判断の中立性、公正性をなお一層確保するため、審問、証拠調べ等の手続が法律上明確に規定されるなど、裁判ほどではないが、調停と比較すると厳格な手続。
- ・ 責任裁定の効力
 - 責任裁定が行われ、当事者に裁定書が送達されてから30日以内に裁判の申立てがなかった場合（あるいは裁判を取り下げた場合）には、責任裁定と同一の内容の合意が当事者間に成立。
 - この合意は調停と同様に民法上の和解契約としての効力を有する。
- ・ 裁判との関係
 - 責任裁定と裁判が併行している場合にはどちらか一方の手続のみを進めることができる。また、責任裁定の申請は、裁判の申立てとみなされ、時効中断の効果が発生。

2 「原因裁定」

原因裁定は、被害と加害行為との間の因果関係に関する法律的判断のみに限定した手続。因果関係以外の事項、例えば損害賠償や環境保全対策の実施などを求めることはできない。基本的な手続は責任裁定と同じ（原因裁定に特有の主な事項について以下記述）。

- ・ 原因裁定を求めることができる事項
 - 請求内容は、被害と加害行為との間の因果関係についての判断を求めること。
 - （例えば、申請人の〇〇被害は、被申請人の△△による）に限られる。
- ・ 原因裁定の効力
 - 原因裁定は当事者の権利義務関係に影響を与えるものではないが、原因裁定により明らかにされた因果関係を基に、その他の争点（損害賠償請求、環境保全対策の実施など）については調停手続などにより解決を図ることが可能。
- ・ 原因裁定の申請により時効中断の効果は発生しない。



兵庫の道づくり



兵庫県東京事務所 船谷 裕司

◆兵庫県の概要

兵庫県は、本州のほぼ中央に位置し、日本標準時を定める東経一三五度の子午線が通りま

す。北は日本海、南は瀬戸内海を

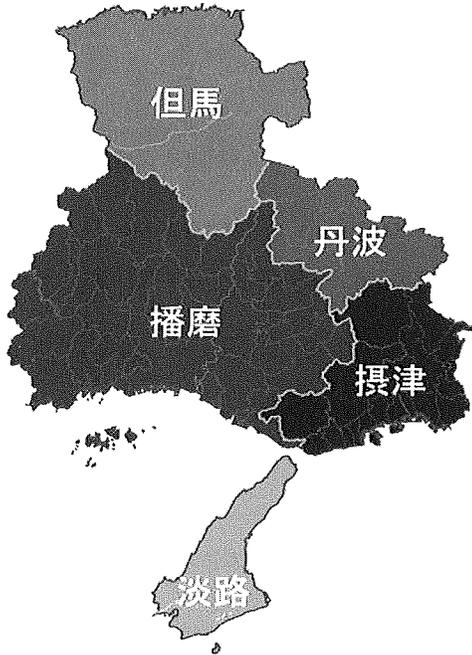


図1 兵庫県地域図

経て太平洋に臨むこと、青森県から山口県まで陸路で移動する場合、どうしても通過しなければならぬ県であること、歴史的にも文化的にもそれぞれ固有の特色を持つ、阪神（摂津）

播磨・但馬・丹波・淡路の五つの地域からなり、地勢・気候・風土とも多彩なことから「日本の縮図」ともいわれています（図1）。

◆高速道六基幹軸の整備

広大な県土を舞台に、五六〇万人もの県民が暮らす当県では、県下各地域の地域特性を活かしながら、多彩な活動や交流が展開されるよう、道路網等を整備し、県内一時間高速交通圏を確立する必要があります。

そのための交通手段として、関西から瀬戸内に至る東西軸と太平洋から日本海に至る南北軸が交わる本県の地理的な特性を活かして、東西三本、南北三本

の基幹軸からなる「高速道六基幹軸」の整備を推進しています。

「高速道六基幹軸」(図2)は、高速自動車国道を中心に約七九〇kmの路線網で構成されており、平成一七年七月現在、約六二〇km(七八%)が供用し、第二名神高速道路をはじめとする約八〇km(一一%)の区間で事業を推進しています。

◆北近畿豊岡自動車道の整備

国道四八三号北近畿豊岡自動車道は、当県内で最北の市である但馬地域の豊岡市を起点とし、丹波市に至る総延長約七〇kmの高規格幹線道路です。

この内、近畿自動車道敦賀線に接続する丹波地域内の春日ICから水上IC間の六・九kmについて、本年四月一七日に開通し、水上ICから朝来市和田山までの二四・八km区間は、来年兵庫県で開催される「のじぎく兵庫国体」までに開通する予定となります。

きんさい石見路ツーデーウォーク



島根県東京事務所 吉村 勉

「チリーン、チリーン」。秋の山奥に響く涼しげな音。風流な音色かと思いきや、実は物騒な熊よけのための「熊鈴」なのです。

ここは島根県西部の石見地方。県内外のウォーキング愛好家がこぞつて訪れる、とても味わいのある『道』がここにはあります。

この『道』の正体は、毎年この地で秋に開催される、美しい自然と時代の流れを感じながら石見路を歩く「きんさい石見路ツーデーウォーク」のコースなのです。

「きんさい」は石見地方の方言で「おいでよ・お越しなさい」を意味するやわらかいこと

ば。「ツーデー」は文字どおりコースの違う二日間のウォーキング大会だからです。平成二三年から始まったこの大会は、県外からの参加者が二〜三割を占めるほか、数あるウォーキング大会の中でも県内では参加者が毎年増加している唯一の大会なのです。

参加者が増加を続ける秘訣はどこにあるのでしょうか？

一つは、コース自体の魅力です。一日目は旭町、二日目は金城町というコースは、いづれも那賀郡の山の中。熊のほかにも気を付けねばならないものがあります。イノシシよけの電気牧柵・ヘビ・ハチなどなど。特に熊は昨年来要注意ですので、

県や町の農林セクションから本格的な「熊鈴」を調達し、希望するウォーカーの身につけて歩いてもらっています。おっと、これはコースの魅力ではなく難点でした。

旭町コース(写真1)の見ど

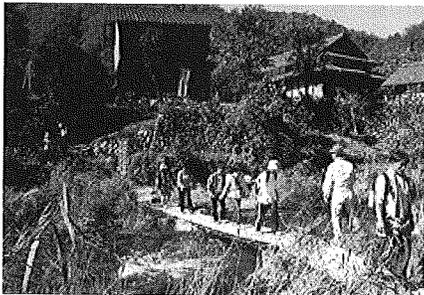


写真1 旭町コース

ころは、何といっても「和田八幡宮」を過ぎてからゴール手前までの約9kmにわたって続いている「旧参勤交代道」です。昔は石州一の難所と言われ、参勤交代の一行や旅人を苦しめていたこの道に残る石畳は昔の街道の面影を強く残しており、浜田藩主が大名行列で通った道を昔の人々の苦勞に思いをめぐらせながらゆったりと歩いていただけるルートです。

金城町コース(写真2)の見どころは、チベット探検家とし



写真2 金城町コース



て有名な能海寛の生誕地「浄蓮寺」や津和野藩の主要街道として有名な「笠松峠の石畳路」

です。これは、その距離・規模において全国でも小田原の石畳路に次ぐといわれる全長約一、二〇〇mにわたる重要な遺跡であり、中腹には津和野藩主が領内巡見の際に小休止した場所や街道を往来する人々の水飲み場が現存しており、旧跡を偲ぶ絶好のルートとなっています。

もう一つの秘訣は、休憩所やゴールでのあたたかい「おもてなし」と「完歩証」です。ゴールや休憩所では暖かいとん汁・漬け物・饅頭・地元産の梨や茹で栗などを用意してウォーカーを激励するほか、ゴールでは地元伝統芸能の「石見神楽」を上演します。

そして、完歩された証の「完歩証」にもひと工夫。それは紙に印刷したものではなく、厚みとぬくもりのある「間伐材」の一枚一枚に「地元の小中学生が

歓迎と激励の熱いメッセージを描き込んでくれたもの」なんです。さらにこの「完歩証」があれば、地元の温泉施設や歴史民俗資料館の入浴料・入館料が当日無料という特典までついています。

このように、美しい自然と江戸時代の石畳を丸ごとコースに盛り込み、ゴール後は石見神楽や温泉を味わえるという特典満載の大会ですので、大勢のリピーターがお越しになるでしょう。

最後にもう一つ。ウォーキング大会って、参加するウォーカーに喜んでもらうことが一番であることは勿論です。でも、この大会にはもう一つ、ミソがあるように思います。それは、「地元のお爺ちゃん・お婆ちゃん

が元気になる」ことです。曲がりくねった細い道をゆつくりと歩くから、ウォーカーと沿道の爺ちゃん・婆ちゃんがふれあうことができるのです。大会

前に役場から頼まれた時は「た いぎだなあ」と言いながらも、当日になるとみんなコース沿道に出て「今年もよーきんさつたねー、がんばってなあー」とウォーカーに声を掛ける。ウォーカーもそれに応えて、ちよつとした会話が生まれる。爺ちゃんたち、大会当日の夕方は「疲れ

たわー」としか言わないけれど、後日役場から聞くと「地元の爺ちゃん、婆ちゃん、今年もみんな喜んでいましたよ。」

立派で便利で大きな『道』もいけれど、山の中のこんな『道』も捨てがたい。こんな『道』だからこそ、ふれあえる！

ウォーカーさんも喜ぶ!! 地元の爺ちゃん・婆ちゃんも元気になる!!!

最後に、本文の執

筆にご協力をいただきました島根県地域振興部地域振興室及び浜田総務事務所地域振興グループの方々には厚くお礼を申し上げます。

※ 文中の「旭町・金城町・那賀郡」は合併(平成一七年一〇月一日)前の表現です。



図 島根県地図

オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験 のうまち 能生町中心市街地活性化社会実験 ～道の駅といっしょに賑わうのう～

糸魚川市市民課主任主査
 (元 能生町商工観光課)

丸山 勉

一 はじめに

新潟県西頸城郡能生町(現糸魚川市)(図1)は、商店街の空き店舗増大に伴い中心市街地の活力が低下している。一方、町を代表する観光拠点の道の駅「マリンドリーム能生」(以下、道の駅)では、長野県等の県外客を含め年間五〇万人の来訪があるが、中心市街地への連絡はほとんど見受けられない。

本報告はオーブンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験として、平成一六年一〇月二二日(金)～一〇月二四日(日)の三日間に実施した『能生町中心市街地活性化社会実験～道の駅といっしょに賑わうのう～』の実験結果を報告するものである。

二 実験の概要

七月の実験参加決定後、町内会や商店主への説明、各協力先との事前調整を経て、九月に「能生町中心市街地活性化社会実験実行委員会」を発足した。実行委員会は、実験実施までに三回開催し、各プロジェクトの実験内容について協議を重ねた(図2・3)。

本社会実験では、以下の二つのプロジェクトを実施した。

- ① 商店街の賑わいを創出するための『彩色ある能生にぎわう商店街プロジェクト』(以下、商店街プロジェクト)
- ② 道の駅と中心商店街を結んでいる久比岐自転車歩行者道(距離二・五km、以下、久比岐



図1 新潟県能生町(現 糸魚川市)の位置図

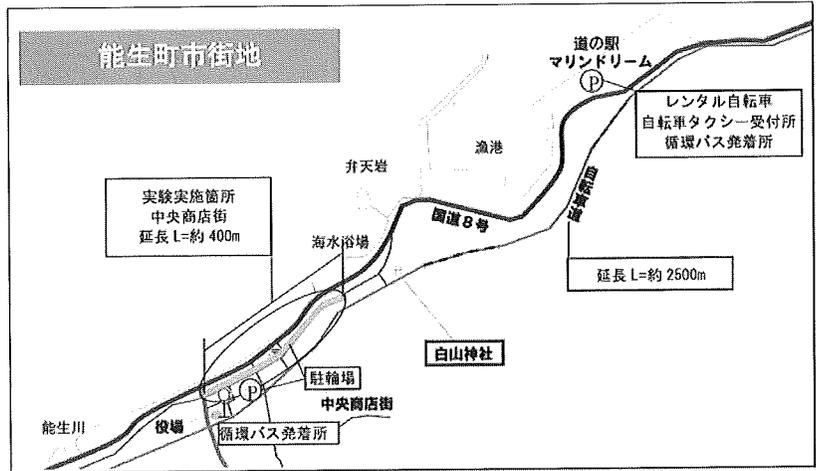


図2 能生町社会実験全体図

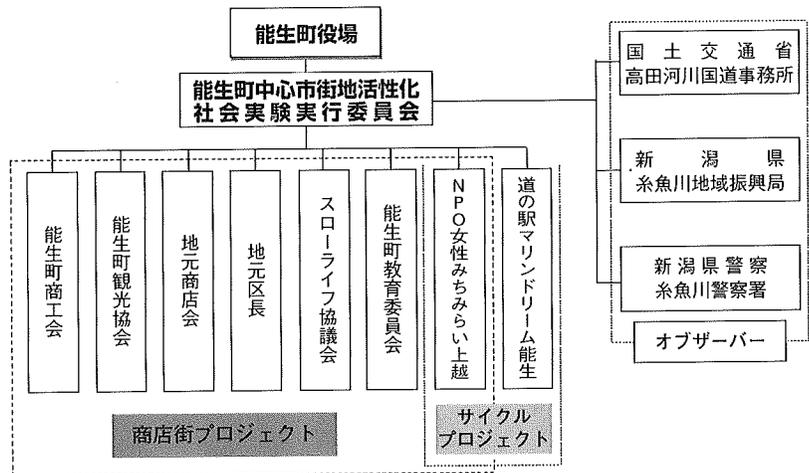


図3 社会実験実施体制

自転車道)を活用して道の駅来訪者を中心市街地へ誘導する
 『来る回るサイクルプロジェクト(以下、サイクルプロジェクト)』
 広報はポスター・チラシを作成し、町内全戸、日常的に集客のある公共施設や金融機関、近隣ス

ーパーマーケットなどへ配布した。新聞広告は、「新潟日報・上越版」と長野県「信濃毎日・全県版」に掲載し、実験の周知を図った。また、実験場所や商店街イベント日程の詳細を示した「イベント案内マップ」は、実験当日に配布した。

三 実験の内容(表1)

1 商店街プロジェクト

店主を中心に「いつもとちがう商店街」の演出と、「商店街へ行きたくなる賑わい」の創出を図った。

① 軒先の「のれん」、電柱の装飾による商店街の彩りを演出
 モノトーンな道路舗装や電柱に装飾を施し、商店街通りの商店、一般住宅の軒先に「のれん」を掛け、立体的な彩り空間を作り出した。

② 歩行者天国の実施とカーペットによる道路装飾
 商店街の実験区間約400mを歩行者天国とし、道路中央部にはカラーカーペット(幅0.9m)を敷設した(写真1)。

③ オープンカフェの実施
 商店街の飲食店や菓子店が手軽に店先で商品を販売提供できるオープンカフェを実施した。テーブルや椅子の配置は、店主と来訪者のコミュニケーションが図れるよう考慮した(写真2)。

④ 住民主体による参加型イベントの実施
 町の地域団体や農林水産業各組合の協力により、住民主体による多彩なイベントや物産販売を実施した。

表1 実験内容一覧

実施項目		実験期間		
		10月22日 (金)	10月23日 (土)	10月24日 (日)
商店街 プロジェクト	軒先に“のれん”、電柱の装飾などによる商店街の彩り演出	○	○	○
	歩行者天国及びカーペットによる道路装飾	—	—	○
	オープンカフェ	—	—	○
	住民主体による参加型イベント	—	—	○
サイクル プロジェクト	レンタル自転車（計35台）	○	○	○
	自転車タクシー（2名乗車・3台）	—	○	○
	シャトルバス（マイクロバス22人乗り）	—	—	○
	自転車道スタンプラリー （道の駅、自転車道沿い白山神社、歴史民俗資料館、商店街でのスタンプラリー）	○	○	○



写真2 オープンカフェでの地域コミュニティー

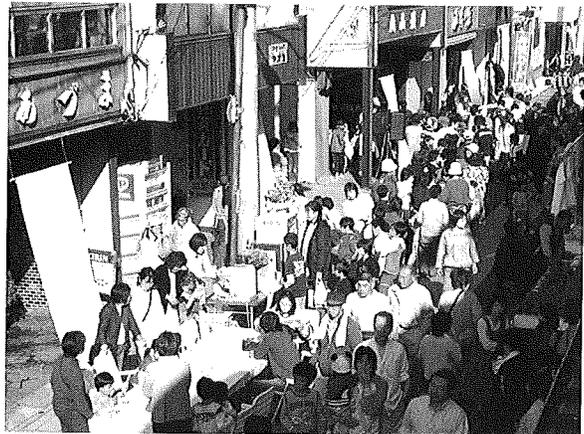


写真1 歩行者天国の賑わい

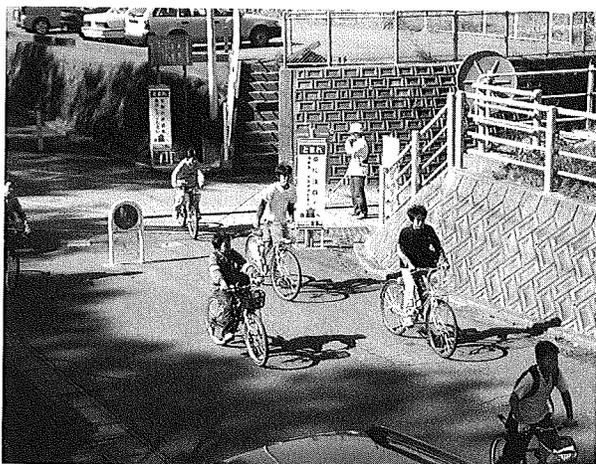


写真3 自転車道の利用状況

2 サイクルプロジェクト

日本海やレトロ感あふれるトンネル壁を眺めながら久比岐自転車道を走行できる移動手段を用意し、スタンプラリーを実施することにより利用促進を図った。併せて実行委員から提案の観光ボランティアによる歴史・文化・観光ガイドを試行した（写真3・4）。

① レンタル自転車の貸出し

レンタル自転車は、道の駅にて貸出しの際、商店街までの走行ルールと返却の諸案内を行った。所要時間は、およそ10分程度。



写真4 観光ボランティアガイドによる説明

② 自転車タクシーの運行

自走するレンタル自転車に比べてよりゆつたりと乗車できる自転車タクシーを三台用意した。

運行は、「道の駅・白山神社」間、「白山神社・商店街」間をリレー方式で行った。

車体は松本市NPO法人より借用した。

③ シヤトルバスの運行

マイクロバス（二二人乗り）により、イベントスケジュールに合わせて一時間に二本の頻度で道の駅と商店街間を巡回した。

④ スタンプラリーと観光ボランティアガイドの実施

スタンプラリーのチェックポイントは、久比岐自転車道の沿道にある国指定重要文化財「白山神社」と「歴史民俗資料館」へ立ち寄らせる中継点を設け、より身近に歴史と文化を来訪者へ認知してもらおうとともに、より詳細な案内のために観光ボランティアガイドを配置した。

上記の①～④の利用料金は無料とした。

四 実験の結果

1 商店街プロジェクト

・実験初日二三日（金）は、平日であったことと悪天候に見舞われ、来訪者の増加は見られなかった。天候が回復した翌二三日（土）は、実験前に比べ一・九倍の増加となった。

・最終日二四日（日）は景観創出に加え、歩行者天国によるオープンカフェや各種イベントを実施した結果、目標の一、〇〇〇人を大幅に上回る約二、七〇〇人（歩行者通行量より推定）の来訪者となった（図4）。

・アンケート調査からは、町民では「歩行者天国」、町外者では「レンタル自転車」への印象が高かった。道路景観（のれん、カーベット）への印象は約一五％であった（図5）。
・再来訪の意向を示した人は町内外を問わず八

割以上であった。
・商店街の来訪者数は実験前後で大きな変化はなく、持続的な効果は見られなかった。
・広報では、町民の三〇％が広報「のうまち」をみて来訪されたのに対して、町外では「実験チラシ」や「地方新聞の広告」に回答数が多かった。

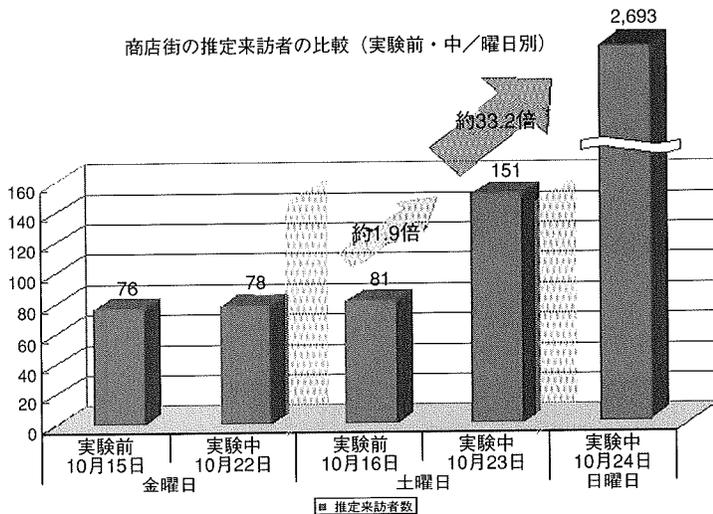


図4 商店街推定来訪者数

2

サイクルプロジェクト

- ・ 実験期間中の利用者数は、レンタル自転車が一三三人(四二%)、自転車タクシーが六四人(二二%)であった。
- ・ この他に手段の提供以外に持ち込み自転車利用者が一〇八人(三七%)、延べ二九五人であった。実験三日間では二四日の利用者が最も多く一八五人(道の駅来訪者の約二二%)であった(図6)。
- ・ アンケート結果から、町外来訪者の六〇%は

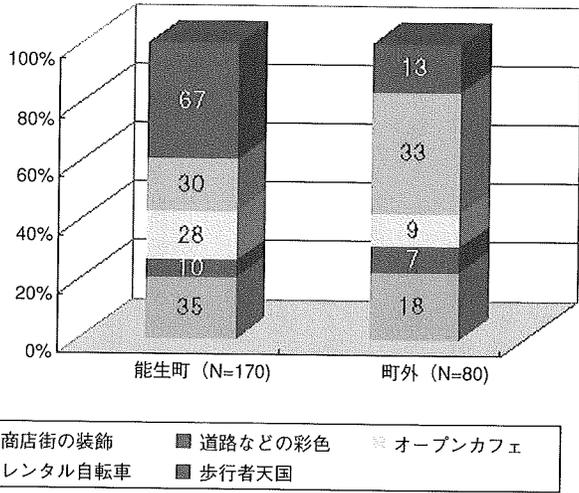


図5 実験項目の印象度

- ・ レンタル自転車と自転車タクシーを利用して道の駅から商店街へ訪れた人であった。
- ・ 利用満足度は、レンタル自転車と自転車タクシーを合せて九六%が満足と回答、九三%が再利用の意向を示した(図8)。

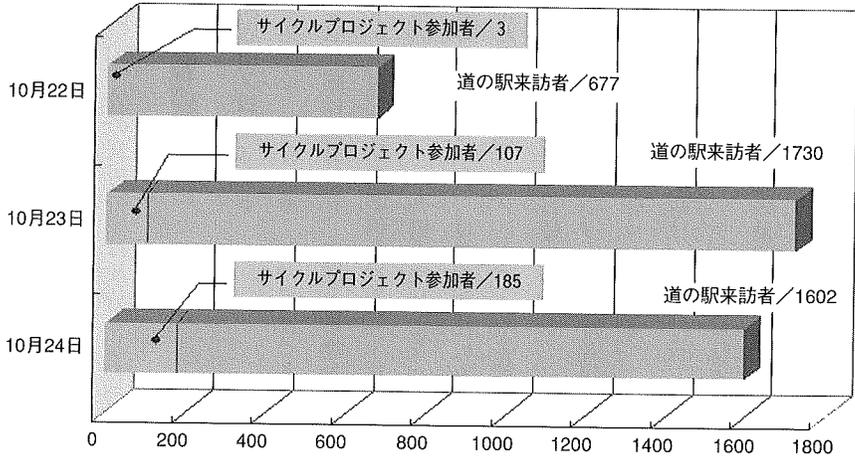


図6 サイクルプロジェクト参加者数

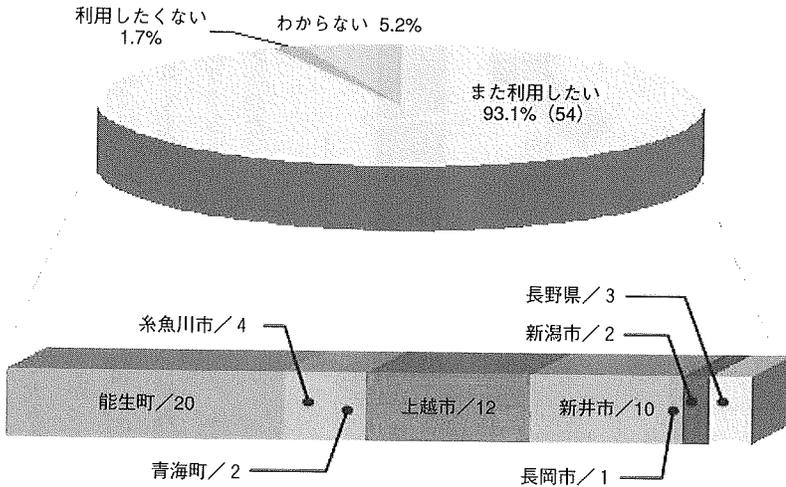


図7 レンタル自転車再度利用の意向

・ 走行距離二・五km(片道)の距離感は、八二%が「ちょうど良い」と回答し、天候や景色、スタンプラリーや観光ボランティアガイド、商店街プロジェクトなど様々な要因を含めて、満足感が高く再利用したいという意識につながったと考えられる。

道の駅から商店街への経路別来訪者数（実験期間10/22～24）

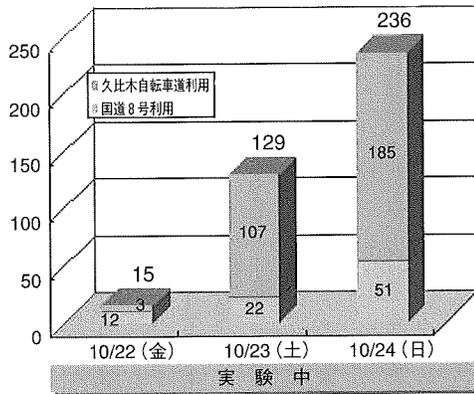


図 8 道の駅から商店街への来訪者数

道の駅から商店街への経路別来訪者割合



五 まとめ

・実験後、商店街の人通りが変わらないことから賑わい創出の持続性は見られず、非日常的なイベントによる一過性のものであったことは、商店街全体の魅力向上といった日常的な来訪者への対応を示唆するものである。

・本実験を通して商店並びに住民は、来訪者から喜んで貰うには自ら何をすれば良いかを考え、取り組んだことが多数の来訪につながり、今後の地域活力を生み出すきっかけとなった。

・道の駅からの移動ルートである久比岐自転車道の有効性の高さや町外者のレンタル自転車ニーズの高さが確認された。しかし、レンタル自転車の継続的な運営においては、管理面や採算面、住民理解など今後検討すべき課題が多いため、現段階での本格実施は難しい。

・広報では、低予算で効率的に来訪者の手元へ確実に届く手段検討が課題である。

◆実験後の展開として

・実験以降、久比岐自転車道を利用するサイクルリングイベント実施の検討会が開催され、「許可の手続き・コース利用での諸問題について」話し合いがされている。

・本実験で試行した観光ボランティアガイドは、設立への準備会の発足など、より実践的な活動への計画立案が進められている。